meltemle esen deniz damlaları

yalçın ismail gürkan

DENİZLER KİTABEVİ

3. Baskı

MELTEMLE ESEN DENİZ DAMLALARI

Yalçın İsmail Gürkan

Denizler Kitabevi - 2005

Yalçın İsmail Gürkan

1943 yılında İstanbul'da doğdu. Yazlık evi Rumeli Hisarı'ndaki "Taş Konak" ile orta ve lise öğrenimini gördüğü Bebek'teki Robert Kolej'de, gözü gönlü sürekli denizde olan bir Boğaz çocuğu olarak yetişti.

Kanlıca Koyu'nda demirli Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün yatı "Savarona" ve Bebek Koyu'nda yatan "Rüyam" yelkenlisi ile Boğaz'dan sıran sıran süzülen zamanının görkemli tekneleri, ondaki denizcilik tutkusunu yeşerten ilk imge kaynakları oldu. Bu teknelerin maketlerini küçük havuzunda yüzdürmek en sevdiği hobilerindendi.

Babası Prof. Dr. Suat İsmail Gürkan'ın yardımlarıyla 4 yaşında denizde yüzmeyi, 10 yaşlarında Boğaz'da kayıkla balık tutmayı öğrenerek, denizle birebir tanıştı. 12 yaşlarında dayısı "Yavuz Kruvazörü" komutanlarından deniz albayı Celal Orhan'ın "Deniz Kurdu" adlı yelkenli dingisi ve Taş Konak'ın pencerelerinden seyrine doyamadığı Prof. Dr. Süleyman Dirvana'nın ketçi "Seddülbahir" aracılığıyla ilk yelkencilik deneyimini ve tutkusunu tattı.

1962-70 yılları arasında İstanbul'da birincilik derecesiyle bitirdiği diş hekimliği öğrenimini, İstanbul Üniversitesi'nde Ağız-Çene Hastalıkları ve Cerrahisi Kürsüsü'nde doktora çalışmasını ve İstanbul'da donanmada teğmen olarak askerliğini bitirdi. Sonradan aynı üniversite ve dalda doçentlik unvanını kazandı.

1970 yılında gittiği Almanya'nın Bonn Üniversitesi'nde tıp öğrenimini, ağız-çene cerrahisi uzmanlığını ve aynı dalda ikinci doktorasını tamamladı.

Düsseldorf, Almeria (İspanya) ve İstanbul'da üç ayrı yat kaptanlığı ehliyeti aldı.

Günümüze değin yaşadığı Düsseldorf'daki evinin pek yakınındaki dünyanın en büyük tekne fuarı 'Boot Düsseldorf'ta, yelkenciliği iyice benimseyerek, ilk yelkenlisi "Meltem & Deniz I"i satın aldı. O günden

beri sahibi olduğu üç yelkenlisi "Meltem & Deniz I, II ve III" ile, Almanya'nın Duisburg kentindeki ve İstanbul'daki özel kliniklerinde sürdürdüğü meslek yaşamı yanında gerek eşi diş hekimi Karhan Gürkan ve çocukları Meltem & Deniz ile gerekse arkadaşlarıyla ve çoğunlukla yalnız olarak, Avrupa ve Anadolu'nun tüm denizlerini dolaştı.

Denizcilik ile ilgili yayınlarıyla Türkiye'de yelkenciliğin sevilmesinde katkıda bulundu.

Hobileri: Yelkencilik, batı ile doğu klasik müzikleri ve keman icrasıdır.

ÖNSÖZ

Otuz beş yıla yakın bir süre boyunca Avrupa'nın ve Anadolu'nun tüm denizlerini yelkenlilerim "Meltem & Deniz I, II ve III" ile, çoğu zaman yalnız olarak dolaşırken edindiğim deneyimlerimi, bu kitapçık aracılığıyla okurlarla paylaşmak istedim. Bunu yaparken olabildiğince gerçekçi olmaya, anlaşılır bir dil kullanmaya ve yaşadığım öyküleri ve gezilerimin bazılarını yeri geldikçe gülmece biçiminde yazmaya çalıştım. Böylece sesleneceğim okur topluluğunu, olabildiğince geniş tutmaya yöneldiğime inanıyorum.

Öyküler ve gezi anılarımdaki gerçekçi anlatım biçimi okur için öncelikle didaktik olmayı amaçlamıştır. Bu biçimi beğenmeyen hayalperestler doğal olarak çıkacaktır. Ama insanlara denizciliği tümüyle toz pembe göstermek gibi bir aldatmacılığın ne türlü bir yararı olduğunu anlamakta çok güçlük çekiyorum! Bunu yapan bir çok yazarımızı da burada üstüne basarak kınıyorum. Acaba bir hastalığa bile bile yanlış tanı koymak ve konu hakkında bilgisiz kimseleri yanlış ufuklara sürüklemek, kime yarar getirebilir ki? Hekiminin çok sevdiğim bir can arkadaşıma -bu Alman hekime yaptığım tüm uyarılara karşın- birkaç aylık ömrü kaldığını ve isterse on iki yıldır bağlı olduğu diyaliz aygıtının fişini hemen çekebileceğini bildirmesi üzerine, canına kıydığını hiç unutamıyorum. Bu trajik haberi Pasifik Okyanusu'nun göbeğindeki Hawaii Adaları'nda bir yılbaşı tatilindeyken aldığımda, geçirdiğim şok, tüm tatilimi zehir etmeye yetmişti. Arkadaşımın öldüğü Almanya'ya ve gömüldüğü İstanbul'a dünyanın böyle çok uzak bir adasında bulunmamdan dolayı, ona olan son görevimi bile yerine getirememin acısını unutamadım. Gömülme törenini İstanbul'da yerine getiren pek sevdiğim aile fertlerinin geçirdiği üzüntü ise, doğal olarak benimkinden daha az olmadı. Üzerinden sorumluluk atmak gibi bencil bir davranış uğruna, bunca insanın zarara uğratılmasına yol açmak, gerçekçilik değil, bence ancak zalimlik olarak nitelendirilebilir. Bana sorarsanız, "hemen her olguda olduğu gibi burada da orta yolu seçmek en iyisi olurdu" diye düşünüyorum. Siyah ile beyazın yüzlerce tonunun bulunduğu şu ölümlü dünyamızda, ne bir kimseyi intihara sürükleyecek kadar katı olmak, ne de ona yanlış umutlar verip boş hayaller dünyasına sürüklemenin yararlı olabileceği düşüncesindeyim Denizcilikle ilgili hiç bir bilgisi bulunmayan kimselere bol keseden hayali pembe bilgiler dağıtan bazı yazarlar, sözde kendilerince bu yoldan o kişilere deniz sevgisini aşılıyorlarmış! Deniz sevgisinin insanlara aşılanmasına ben

de yandaşım ve bu kitabı yazmaktaki baş amacım da budur. Ama bunu onları kandırmak yerine gerçekçi yollardan aydınlatarak yapmanın çok daha olumlu sonuçlar doğuracağı inancını taşıyorum. Böyle yanlış aydınlatılmış kimselerin bir tekne aldıktan kısa süre sonra teknelerini denizciliğe karşı büyük bir nefret duyarak sattıklarını çok kez gözledim. Acaba böyle kişiler önceden doğru bilgilendirilmiş olsalar, denizden bu denli çabuk ve kesin nefret ederler miydi? Bence hayır, çünkü psikolojiden de tartışmasız olarak bildiğimiz gibi, insanlar kandırılmaya çoğu zaman daha ters ve ani tepkiler gösterirler. Aynı nedenle değil midir ki, ne yazık ki teknecilik dilimizde şu talihsiz deyim yer etmiştir: "Teknecinin yüzü iki kere güler. Biri teknesini aldığında, öbürü de sattığında." Buna, bir karara kadar, ellerindeki ürünleri her ne pahasına olursa olsun satmak gayretinde olan ticaret adamlarının neden olduğu da düşünülebilir. Bu bir tüccar açısından bir yerde doğal olabilir, ama konuyu bilimsel yönden ele alanların bu gibi oportünist amaçlara yardımcı olmaları düşünülmemelidir.

Denizci olmayan bir kişinin bile bu kitabı kolayca anlaması, kuşkusuz en önce kitabın dilinin anlaşılırlığıyla olanaklıdır. Kendisine zamanının ediplerinin çoğunun onaylarıyla ozanların en büyüğü (şair-ü azam) rütbesi verilmiş olan Abdülhak Hamid Tarhan'ın ya da bir Tevfik Fikret'in dediklerini bugün bir çoklarımızın anlayamaması, her şeyden önce kullandıkları çok ağdalı dillerinden değil midir? Ne yazık ki böyle ediplerimizin sayısı burada sayılamayacak kadar çoktur. İşte bu nedenle kitabın dilini öncelikle koyu bir denizcilik diline boğmadan, herkesin ve öncelikle gençlerin kolayca anlayabileceği biçimde yazmaya çalıştım. Zorunluluk gereği koyu denizcilik deyimleri kullandığımda, bunların yanında ayraç içinde açıklamalarını vermeye özen gösterdim.

Gülmece (humoresk) anlatım biçimime gelince: Bundaki amacım hem okurun ilgisini ve beğenisini çekmek, hem de buna koşut olarak çarpıcı noktaların okurun belleğinde daha etkin yer etmesini istememdir.

Öte yandan gülmeceyi yer yer kullanmakta başka bir amacım daha vardı. Denizin iki yüzünün olduğunu hepimiz biliriz: Biri "sessiz, sakin" öbürü de "kükreyen, hırçın" olanı. Bu iki yüzün örneğin notalarla ifade edilişini, müzik tarihinin iki büyük bestecisinin -bir çok başkalarının yanında- yapıtlarında pek açık olarak görebiliriz: Franz

Schubert henüz 25 yaşındayken gölde alabalıkların gezinişlerini izledikten sonra edindiği izlenimlere dayanarak bestelediği "Alabalık Üçlüsü'nde duygularını erişilmez bir anlatım gücüyle notalara dökmüştür. Yapıtta alabalığın gölde zaman zaman sakin bazen da coşarak dolaşması, su zerreciklerinin ise bu gezintiye koşut tepkilerle eşlik edişi, olağanüstü derecede aslına uygun olarak ifade edilmektedir. "Acaba 31 yaşında ölmeyip ömründe hiç görmediği o yüce doğa harikası denizi görme kısmetine kavuşsaydı, kim bilir onu terennüm eden ne denli görkemli besteler yaratırdı" diye düşünmüşümdür hep? Aynı gerçek 57 yıllık kısa sayılabilecek ömrü boyunca denizi hiç görmemiş Ludwig van Beethoven'in bestelerinde de daha belirgin olarak ortaya serilir. Bestecinin tıpkı denizde olduğu gibi eserlerindeki şiirsel 'adagio' mezürlerinin hemen peşinden kükreyerek coşan "tempo allegro vivace"li kreşendolarının görkemli etkileri, sanat tarihinin erişilmezleri arasındaki görkemli tahtlarına kurulmuştur. İşte ben de gülmece anlatım biçimimle, denizin bazen yukarda verdiğim örneklerdeki gibi, dehşet ve gerginlik yaratabilecek yüzünü olabildiğince yumuşatmayı başarmaya çalıştım. Bu gülmece biçimiyle genelde okura daha sempatik bir anlatımla seslenmeyi başarıp başaramadığımın muhasebesini okurlarıma bırakıyorum.

Kısacası bu kitapçıkta kullandığım gerçekçi, anlaşılır dilli ve gülmece yazı biçimimin, okurların beğenisi ve ilgisini çekeceğini umuyorum.

Kitaptaki "yaşanmış deniz gezilerim" ile "yaşanmış denizcilik öykülerim" arasında bazı yinelemelerin bulunduğunu biliyorum. Bundan kaçınamamış olmamın nedeni şöyle açıklanabilir: Gezilerin içindeki bazı olguları bertaraf etmek, gezinin akımı ve gerçekçiliğini bozmak bakımından yanlış olurdu. Bunun yanında aynı olguların okura kısa öyküler biçiminde sunulmasıyla didaktikliklerinin olağanüstü sağlıklılık kazandıkları inancındayım.

Bu kitapçık her şeyden önce bir dörtlünün, yani doğanın, zamanın, "Meltem & Deniz I, II, III"ün ve teknedeki refakatçilerimin ya da yalnızlığımın birlikte görev yapışlarının öyküsüdür. Bu bileşimin zaman zaman birbirlerine ters düşmeleri beklenebilecek adı verilen öğelerine karşın başarıya ulaşmış olması, kuşkusuz her şeyden önce deniz sevgisi, cesaret, mükemmeliyetçilik azim ve bedensel eğitime gereken önemi vererek gerçekleşebilmiştir. Aslında denizciliğe soyunanların hepsine bu öğeleri kendilerinde geliştirme yolunda ellerinden geleni yapmalarını önemle salık veririm.

Bu kitapçığın adını Meltemle Esen Deniz Damlaları olarak saptarken, kronolojik olarak benden önceki ve sonraki aile üyelerimin adlarını ve bir yayınını birleştirerek yaptım. Başka bir deyişle bu saptamayı çocuklarım "Meltem" ile "Deniz'in" adlarını ve çok sevgili, rahmetli babacığım Prof. Dr. Suat İsmail Gürkan'ın "Damlalar", İstanbul, 1971 isimli belleğindeki fıkraları içeren kitabının adını birleştirerek yapmayı yeğledim. Böylece her şeyden çok sevdiğim bu üç kişiyi, azıcık da olsa andığımı sanıyorum.

Kitabın bilgisayarla yazılışı sırasında, yazımlar ve redaksiyonla ilgili değerli yardımlarını esirgemeyen kızım Meltem Gürkan ve oğlum Deniz Gürkan'ın emeklerine sonsuz teşekkürü bir görev sayıyorum.

Bu kitapçığın basımında çok değerli yardımlarını esirgemeyen Denizler Kitapevi ilgililerine ise ayrıca teşekkürü borç bilirim. Bunlardan Sayın Kaptan Turgay Erol, Arslan Özçelik ve Murat Efe'nin adından burada söz etmeyi, önemli bir görev olarak görüyorum.

Yalçın İsmail Gürkan

Temmuz 2004, Düsseldorf

İSTANBUL/KALAMIŞ'TAN İZMİR/ ÇEŞME'YE GİDİP DÖNÜŞ

DALGA

Giderim, deniz çeker;

Deniz çeker, dünya tutar.

İçkiye benzer bir şey mi var,

Bir şey mi var ki havada

Deli eder insani, sarhoş eder?

Bilirim yalan, hepsi yalan;

Taka olduğum, tekne olduğum yalan;

Suların kaburgalarımdaki serinliği,

İskotada uğuldayan rüzgar,

Haftalarca dinmeyen motor sesi,

Yalan.

Ama gene de,

Gene de güzel günler geçirebilirim;

Geçirebilirim bu mavilikte.

Suda yüzen karpuz kabuğundan farksız,

Ağacın gökyüzüne vuran aksinden,

Her sabah erikleri saran buğudan,

Buğudan, sisten, aşktan, kokudan...

Denizin çekiciliğini büyük ozan Orhan Veli'nin bu dizelerindeki gibi duymuş olmalıyız ki, 12 Temmuz 1996 günü saat 7:00'da, kızım Meltem ve oğlum Deniz ile, Yücel Köyağası tarafından Tuzla'da Trapper-9.50'nin tıpkıyapımı olarak 7 adet üretilmiş, 9.63 metrelik yelkenli yatımız "Meltem & Deniz II"nin yelken donanımından karinasına (teknenin suyla temastaki alt yüzü) kadar tüm bakımlarını yapıp, Kalamış'taki Amiral Fahri Korutürk Marina'dan denize açıldık. Ayrılırken, tekne bakımı hazırlıklarımız sırasında dost olduğumuz yanımızda yatan 20 metrelik motoryatın kaptanı, hayretini gizleyemeden:

"Gerçekten bu havada İzmir-Çeşme'ye mi gidiyorsunuz?" diye kendini tutamayıp soruyordu.

Sorusunu kararlılıkla:

"Evet" diye yanıtlayınca,

"Ne olur biraz bekleyin" deyip teknesinin içinde kayboluverdi. Biraz sonra elinde uzunca bir kağıtla havuzlukta belirdi. Yardımsever bir davranışla:

"Hiç olmazsa şunu bir okuyun" dercesine bana bilgisayarının meteoroloji raporunu uzatıyordu.

Uluslararası bir kuruluş tarafından İngilizce olarak yazılmış raporu alıp kaptana elimle bir veda işareti yaptıktan sonra, rıhtımdan ayrıldım. 1,96 metre uzunluğundaki bilgisayar raporuna kısa bir göz attığımda, bu raporda Çengelköy'den başlayacak yelkenli yarışından Marmara'da yapılacak atış talimlerine kadar denizcilikle ilgili bir çok konudan söz edildiği gözleniyordu. Raporun hava tahminlerinin, romatizmalı eklemlerindeki ağrılarıyla yağmuru önceden haber veren yaşlı nineninkinden daha isabetli İngiliz amiralinin adıyla anılıp, rüzgar gücü belirten skala) rüzgar gücünden ve 0,5-1 metre dalga yüksekliğinden söz ediyordu. Öğleden sonra Beaufort gücünün

acımasızca 6-7-8'lere, dalga yüksekliğinin ise 2-3 metrelere eriştiğini bire bir yaşadık. Bölgenin çeşitli meteoroloji istasyonları da, zaman zaman gözlediğimiz gibi epeyce yanıldılar.

Zaten her gün fırtına beklenmediğini ve dalga yüksekliğinin 0,5-1 metre arasında olacağı ifadesini klişeleştirmişler. Balıkçı teknesiymiş, yatmış hiç umurlarında değil. Hani haksız da sayılmazlar: Birisi bir avuç emekçi, öbürü de 3-5 tane zengin züppe. Hepsi bir olup şikayette bulunsalar, kimseciklerin ruhu bile duymaz. Yani bunlar için alışılagelmişin dışına çıkıp da, başlarına iş mi alacaklar? Hoş denizciliği folkloruna katmış bazıları dışında denizlerini dolaştığım batı Avrupa ülkelerinde de durum pek değişik değil. Denizci olarak siz siz olun da arada bir başınızı gök yüzüne kaldırıp oraları bir güzel inceleyin. Bir de bir gün öncesini unutmayın; çünkü çoğu kez dünkü senaryo bugün de sahneye konur. Sakın burada söylediklerimden meteoroloji raporlarına itibar edilmesin dediğim sonucu çıkarılmasın. Tam tersine bilimsel olarak hazırlanan ve % 80'ler oranında isabetli olduğuna inandığım bu raporlar, pek doğal olarak denizcinin en önemli yardımcılarından biridir. Bunun somut örneklerini, bu serüven yazısının akımı içinde değişik vesilelerle göreceğiz. Ancak deneyime dayanan kişisel gözlemlerden yararlanmanın da, her zaman gerekli olduğu inancındayım.

Bazılarımız bir satranç ustası satranç bilgisayarını yendi ya da yeni bir element birleştirildi veya tek başına bir kişinin kullandığı küçük bir yelkenliyle dünya hiç durmaksızın batıya doğru dolaşıldı diye doğayı yendiğimizi sanıyor. Bence doğayı yenmek ona özgü düzeni açıklayıp, bunu insanlığın lehine kullanarak olur. Örneğin bir hastalığın tedavisini bularak, doğru meteoroloji tahminleri yaparak ya da insan doğasını açıklamakla bu yönde önemli adımlar atılabilir. Henüz insanın bir zerresi olduğu doğayı geniş anlamıyla yenebildiğine kesinlikle inanmıyorum. Belki de kendi doğamızı açıklama yolundaki başarılarımız, teknoloji ve gökbilimdeki buluşların çok gerisinde kaldı. Veremin ya da frenginin tedavisi, bilgisayarlı tomografinin bulunması, doğayı yendiğimiz noktalardır. Bu örnekleri on binlere çıkarabiliriz. Ama üzülerek itiraf etmeliyiz ki, örneğin tipta bilmemiz gerekenlerin ne yazık ki, ancak incir çekirdeğini dolduracak kadarını biliyoruz. Bu kadarcık bilgiyle ya da başarıyla, doğayı genel anlamıyla yendiğimizi ileri sürmek için henüz çok erken değil mi?

Kararımız, büyük gemilerin yolunun 1 mil (deniz mili) kadar güneyini

izleyerek, Marmara Denizi'ni doğudan batıya en kısa yoldan geçmekti. Ancak Ataköy açıklarında rüzgar giderek bindirmeye başladı. Motor-yelken, sancak-kıç omuzluğumuzdan (teknenin sağ-arka yanı) yüklenen akıntıyla, ve 8-9 millik bir hızla 265 dereceye iniyoruz. Navigasyon hesabıma göre 10 derece güneye sürüklensek bile yine de Çanakkale Boğazı'nın geniş girişini tuttururuz. oğlum Deniz'in ve benim gözümüz geriden gelebilecek büyük gemilerde. Ancak kıçımız yönünde her bakışımızda, havaya koşut olarak, içimiz biraz daha kararıyor, çünkü peşimizden saldıran koyun sürüleri (sert hava da denizin üstünde oluşan köpüklere bu ad verilir) giderek yüzlerden binlere tırmanıyor ve karardıkça kararan denizin yüzünde daha da belirginleşiyorlar. Görünürde ne bir gemi ne de meteorolojinin belirttiği yarış yelkenlileri var! Hoş hesaba göre yarışçıların bizi yakalamaları saat 15:00'i bulur. Koca Marmara'da güçlükle görünen tek şey 15 mil kadar güneyimizden İzmit Körfezi yönünde seyreden 3-4 büyük gemi. Dürbünle onları zorlukla seçebiliyorum. Bir gemi de 2 mil kadar yakınımızdan İstanbul yönünde geçti. Oysa bugün cuma. Deniz trafiğinin daha yoğun olması gerekmez mi? Bu tenhalık iyiye işaret olmayabilir, çünkü bu gemilerde bizde en basiti bile bulunmayan dünya meteoroloji istasyonlarının raporlarını kaydedebilen çok geliştirilmiş elektronik hava tahmini aygıtları var! Hava hakkında kötü tahminler almaya başlamış olsalar gerek! Oysa telsizle sorduğumuzda Çamlıca Radyo, havada bir değişiklik olmayacağını bildiriyor!

Birden dikkatimi sintinede (yağ, su mazot gibi atıkların toplandığı, teknenin bölmeli dip bölümü) biriken önemli miktardaki su çekiyor. Şaft gresörüne (yağlayıcı) daha yeni gres yağı basmıştım. Deniz suyu şaft keçesiyle şaftın lastik hortumu arasından akıyor. Bu sert havada keçeyi değiştirmek ya da sıkılaştırmak olanaksız. Deniz'i dümende sürekli bırakmak ise çok sakıncalı. Ne de olsa henüz 16 yaşında. 20 yaşına yeni basmış olan Meltem ise kesin önerime uyarak havuzluğa hiç çıkmıyor. 'Pantry'de (teknenin içindeki salon bölümü) müzik dinleyerek -bu dalga ve makine gürültüsünde ne kadar dinlenirse- ve kuzinedeki (mutfak) işlerini yoluna koyarak vakit geçiriyor. Zaman zaman sintine pompasıyla toplanan suyu boşaltıyor.

Hedefimiz Gelibolu'ya varmak. İşler yolunda giderse saat 20:00'de Gelibolu'da oluruz. Saat 18:00'de iskele-baş omuzluğumuzda (teknenin sol baş yanı), Marmara Adası 10 mil kadar bir uzaklıkta güçlükle göründü. Güneye sürüklenme hızımız 7-8 Beaufort'ları bulan havanın iyice sertleşmesiyle artmış olacak ki, rotayı 10 derece kuzey batıya

275 dereceye alıyorum. Sintinedeki su ve mazot birikimi ise Meltem'in başa çıkamayacağı düzeye erişti. Bu nedenle dümeni Deniz'e bırakıp sık sık makine dairesine iniyorum. Hava oldukça karardı. Bu da şiddetli yalpa vurmaya (sallanmaya) ek olarak onarım işlerini önemli oranda güçleştiren bir etken. Havuzluğa her dönüşümde rüzgar ve akıntının pek çok artması ve hemen tam pupadan (teknenin kıçından) bindirmesi nedeniyle, yelkenleri ancak ayı bacağı konumuna (oturan bir ayının bacakları gibi yelkenlerin iki yana tam açılmış durumu) getirerek seyretmek olası. Ancak bunu da Deniz'in böylesine sert bir havada çok hassas dümen tutmasını gerektireceğini düşündüğümden, mahzurlu buluyor ve tramolalarla (yelken seyrinde zigzak gitmek için önce rüzgara karşı sonra da tekneyi rüzgarı öbür yandan aldıracak biçimde döndürmek. Böylece rüzgara karşı gidilmiş olur) ilerlemeyi yeğliyorum. Bu da bize oldukça zaman kaybettiriyor. Makine dairesinden dümen başına her dönüşümde garip bir biçimde 265 derece rotamızdan iyice saptığımızı hissediyorum.

Hava hemen tamamen karardı. Sancak (teknenin sağ yanı) pusulasına göre kuzey batıya doğru çıkıyoruz, ama gene de bir tuhaflık var. Yarabbim bir türlü istediğim rotayı tutturamıyorum. Dalgalar ise tekneyi eskisinden de daha şiddetli olarak ve sancak bordamızdan (teknenin sağ gövdesi) aralıksız dövüyor. Tramolalarım istediğim sonuçları vermiyor. Her tramoladan sonra rotam epeyce bozuluyor. İskeleden (teknenin sol yanı) Hayırsız Ada'yı bordaladık, ama Karaburun Feneri'ni bir türlü bulamıyorum. Bu arada boyuna çalan cep telefonum dikkatimi iyice dağıtmaya yetiyor. Bunlardan birinde arayan yelkenci arkadaşım Uğur Albulak, beni Gelibolu'ya gitmekten caydırdı. Kendisi Şarköy'lü olduğundan çevreyi tarif etmek için didiniyor. Yarım saatte bir arıyor. Artık pusula oryantasyonumuz tümüyle bozuldu. Güneybatımızda demirlemiş olan büyük bir balıkçı teknesinin ışıkla aydınlanmış ağ çekme vincinden anlaşılıyorgüçlü ışıkları seçiliyor. Yaklaşık 12 mil uzaktalar. Karaburun'un 3-4 mil açığında demirli olsalar gerek.

Pusulayla rota saptamaktaki bu tuhaflığı yenmek için, yıldızlara bakıp tamamen denizcilik sezgilerimle ve deneyimlerime dayanarak, sürekli kuzeye yönelip ne olursa olsun bu rotada ısrar etmeye karar verdim. Böylece nasılsa bir limana varacağımızı düşünüyorum. Nitekim saat 20:30'da 5 mil uzakta, karanlığın içinden yüksek ve yalçın bir dağ yavaş yavaş belirmeye başladı. Ona doğru seyrediyoruz. Sert havaya karşın zorlukla ilerliyoruz. Dağa 1 mil kadar yaklaştık. Yelkenleri indirdim. Hesaba göre burası Kumbağ ile Hoşköy arası. Uğur'un salık

verdiği Şarköy'ün epey uzak olduğunu hesaplayarak, saat 21:30'da 4-5 mil uzakta ışıkları görünen küçük balıkçı limanına girip bağlandık.

Hemen kıyıdaki küçük balıkçı lokantasına yöneldik. Balıklar ve benim içkim ısmarlandı. Biraz gevşemek gerek, fakat ne mümkün? Yemek masasının üzerine tekneden beraberimde aldığım haritalar serildi. Bu arada benim içkim geldi. Garson cana yakın bir gençti. Birazdan yeniden geldiğinde aramızda şöyle bir konuşma geçti:

"İyi geceler garson bey, burası Hoşköy, değil mi?"

"Hayır efendim, Kumbağ."

"Canım nasıl olur, burası Hoşköy! Haritalarda hesapları yaptık!" Henüz genç garson bir şey demeden Deniz atıldı:

"Baba, Allah aşkına adamdan iyi mi bileceksin? O buralı" diyor! İçkinin etkisiyle dönmekte olan kafamda birden bir şimşek çaktı. İki genç haklıydılar, ve ben şah mat olmuştum. İyi ama biz bu yanlışları navigasyon hesaplarımızın neresinde yapmıştık??

Çocuklar hiçbir şeye aldırmadan, masayı yumruklayarak, kahkahalarla gülüyorlardı. Tüm kusuru bana yüklüyor ve kaptanlığımla iyiden iyiye dalga geçiyorlardı. Herhalde genç garson da içinden onlara katılmış, ama şu gece yarısında kim olduğu belirsiz, köye yabancı bu kişilere, duygularını belli etmemeye çalışmıştı. Keşke o da çocuklara katılıp, çılgınlar gibi gülseydi. Bunu pek çok isterdim.

İçimden "gençlik ne kadar güzel" diye geçirdim. Her şeye karşın gülmek. Evet işte hayatın en güzel olan boyutlarından biriydi bu. Her şeye karşın gülmek! Gülmeyi asla unutmamak. Evet mizahın en makbulü buydu. Biraz duraksadıktan sonra kendimi tutamayıp ben de çocuklara katıldım. Kahkahalarla hep birlikte gülüyorduk. Çocuklar saf, temiz çocuk ruhlarının, ben ise ne bileyim belki de serimin hoşluğunun etkisiyle, gülüyor, gülüyorduk.

Bu açıklanması olanaksız rota sapmaları, İzmir-Çeşme'den dönüşe dek aklımda bir soru işareti olarak kaldı ve başıma epeyce önemli dertler açtı. Bu gizemi ne yazık ki ancak dönüşte Karaburun önlerinde çözebildim. Bunu nasıl başardığımı, yazının ileriki bölümlerinde, gezimizin dönüşünde Karaburun önlerinde yaptığım bir gözleme dayanarak açıklayacağım.

O gece Kumbağ'da teknede güzelce bir dinlendikten sonra, 13 Temmuz sabahı saat 9:00'da yola koyulduk. Yola çıkmadan önce, sintinede su birikmesine neden olan kaynağın, yeni değiştirmiş olmama karşın, şaft keçesindeki aşınma olduğunu saptamıştım. Buna bir de İstanbul'da yeni taktırdığım mazot filtresindeki ve onu besleyen ince hortumun kelepçesindeki mazot sızıntılarının eklendiğini görmüştüm. İkinci arızayı oldukça giderdim. Keçenin herhalde değişmesi gerek ve Kumbağ gibi küçücük bir köyde bulunması düşünülemez.

Rüzgar yine 6-7 Beaufort gücünde esiyor ve sancak kıç omuzluğumuzdan yüklenerek bizi kuvvetle güneybatıya itiyor. Gecikmemizi gidermek amacıyla motor-yelken 8 mil hızla seyrediyoruz. Yelkenleri ayı bacağı durumuna getirmeye karar veriyorum. Hoşköy'ün 5 mil doğusunda yelkencilik yaşamımın herhalde en dramatik olayı başıma geliyor: Meltem tüm önerilerimi dinlemeyip havuzluğa çıkmış. Havuzluğun sancak yanına oturmuş ayı bacağı düzenindeki yelkenlerin dümenindeki Deniz'le konuşmaya dalıyorlar. Bu durumda sintinede biriken suyu boşaltmak yine bana düştü. Tekne 15 derece sancak yalpasında (sağ yanına doğru 15 derece eğik) ve epeyce şiddetli baş-kıç sallantısı yapıyor. Sintinedeki su birikimini önlemek için yapılabilecek pek bir şey yok. Saat yaklaşık 10:30'da dünya başıma yıkılıyor. Sancak kıç omuzluğumuzdan yüklenen dev dalganın pruvayı (teknenin başı) birden sancağa saptırmasıyla, bumba (ana yelkenin alt kenarını taşıyan oynak kalın ve uzun kol) iskele tarafında bağlı olduğu halatını koparıp teknenin sancak tarafına müthiş bir darbeyle çarpıyor. Bunda Meltem'in, Deniz'in dikkatini onunla konuşarak dağıtmasının önemli etkisi olduğu zannındayım.

Kopan müthiş gürültü ve Meltem'in çığlığına 'pantry'den havuzluğa nasıl fırladığımı bilemedim. Havuzluktaki dramatik sahneyi algılayınca, bir şeycikler yapamadan yarım dakika kadar dona kaldığımı hala iyice hatırlıyorum. Teknenin sancak yanında

havuzluğun önünde oturan Meltem:

"Baba, baba" diyerek sol eliyle tuttuğu sağ kolunu bana doğru uzattı. Aman Ya Rabbil alemin! Bana güç ver! Bizlere yardım et ve koru! Bu 7-8 Beaufort'luk sert havada ben şimdi ne yaparım?!

Ne yazık ki, sevgili Meltem'imin sağ ön-kolu incecik ve zarif bileğinin 15 santim kadar üstünden sallanıp elimde kaldı. Ön-kol, iskota palangasıyla (bumbayı gemleyen halat ve makara dizgesi) sancak küpeştesi (havuzluğun sağ üst-yan-kenarı) arasında sıkışıp kırılmış. Bu bir 'radius-ulna' kırığı. Yani ön-kolun her iki kemiğinin de birden kırılmış durumu. Tanrının büyük bir hikmeti olarak açık bir yara ya da kolda kopma gibi bir şey yok. Aman Tanrım bana güç ver. Beynim uyuşuyor, yerimden kımıldayamıyorum. Hiçbir şey yapamıyorum. Acaba bu şok durumum daha ne kadar sürecek? Sadece tüm gücümle ve sesimle "yavrum, yavrum" diye haykırdığımı hatırlıyorum.

Yelkenler hala ayı bacağı düzeninde olduğundan, Deniz'e dümeni çok dikkatle kullanmasını öğütleyip Meltem'i sağ kolumla tüm gücümle bir mengene gibi kavradım. Onu sıkıca sabitleyebileceğim bir yere en iyisi başaltı kamarasına (teknenin ön tarafındaki oda) taşımam gerek, ama bu aman vermez çalkantıda bu işi nasıl başaracağım? Tüm soğuk kanlılığımı toplayıp sağ kolumla kızımın sol koluna var gücümle yapıştım. Neyse o sağ eliyle sağ ön-kolunu sabitlemeye çabalıyor. İyice sabit tutmasını ve oynatmamaya gayret göstermesini önemle öğütlüyorum. Teknemin boyu 9,63 metre. Öyleyse önümde ömrümün en uzun sürecek yaklaşık 8,5 metresi duruyor. Ne bahasına olursa olsun o uzaklığı geçmeliyiz. Sol elim ve kolumla çevreye tutuna tutuna başaltı kamarasına doğru ilerliyoruz. Ufak bir dikkatsizlik devrilmemize ve kırığın açık kırığa dönüşmesine, hatta kolun kopmasına bile neden olabilir. Harcadığım güç ve bunaltıcı sıcak hava nedeniyle, sanki başımdan aşağıya kovalarla ter dökülüyor. Gözlerime dolan terden çevremi göremez durumdayım. Gözlüğümün ise hangi cehennemde olduğunu ben bile bilmiyorum artık. Meltem'e gözlerim olmasını söylüyorum. Neyse ki gençliğinin gücüyle onda bir baygınlık belirtisi filan yok ve gözleri pırıl pırıl her şeyi seçiyor. 'Pantry'ye inen merdivenleri sağ salim arkamızda bıraktık. "Şimdi işler biraz daha kolay" diye düşünüyorum. Bu uzun yolculuk bir türlü biteceğe benzemiyor. Teknenin karşı karşıya olduğu şiddetli baş-kıç yalpası bize bir adım ileri, iki adım geri attırıp, bıçak sırtında bir ölüm kalım dansı yaptırıyor. Umarım, Deniz haritayı iyi izler de tekneyi çevredeki

bolca bulunan kayalardan birine bindirmez!

Sonunda Meltem kamaraya vardığımızı haber verdi. Başaltı kamarasına adeta tıkılıyoruz. Meltem'i yatağın sancak yanına sırtüstü yatırdım. Kendisini oradaki çantalar, yastık ve yorganlarla bir yanından sıkıştırıp, iyice sabitledim. Hareketsiz yatmasını öğütleyip deli danalar gibi şu lanet olası gözlüğümü aramaya koyuldum. Epeyce aradıktan sonra boyun askısına asılı olarak boynumda bulmayayım mı? Aklımdan acaba bende bunama belirtileri mi başladı diye bir düşünce, bir yıldız kayması gibi geçiveriyor. Kendi kendime: "umarım öyle değildir" diye mırıldanmışım!

Tüm hızımla havuzluğa hücum ettim. Dümendeki Deniz'e kıyıyı 2 mil kadar açıktan izlemesini söyleyerek bu kere de yelkenlere hücum ediyor ve onları mayna ediyorum (indiriyorum). İlk iş olarak "pantry'e" koşup mutfak mobilya doğramalarının 50 santim kadar uzunluktaki bir parçasını tüm gücümle koparıp yerinden söktüm. İlk yardım çantamı zorlukla açtım. Birden tekneye lanet bir dalga çarpmasıyla, çantanın içindekiler çevreye saçıldı. Aralarında şırıngayı, ağrı kesici ampulleri ve sargı bezini güçlükle bulup Meltem'in yattığı kamaraya saldırdım. Ağrısı pek yok ama başlayacak, biliyorum. Zaman kaybetmeden ve soğukkanlı davranmalıyım. Doğal olarak yelkenleri mayna edince tekne daha şiddetle çalkalanmaya başladı.

Dengeyi sağlamak epeyce güç. Mutfaktan kopardığım üç parmak enindeki yassı doğrama parçası Meltem'in ön-koluna 15 santim kadar uzun geldi. Kısaltmak gerek. Hemen testereyi bulup kısalttım. Kasların kasılmasıyla ön- kol kontraksiyona uğramış (büzülüp kısalmış). Ön-kolu traksiyonla (germek) repone etmek (kırık kemik parçalarını uç uca getirmek) sonra da sargı beziyle tahta parçasına sıkıca bağlamak gerek. Bunu gerçekleştirebilmek için ağrı dindirici şırınga yapmak şart. Yüksek dozda ağrı dindirici çözeltiyi damar-içine hemen şırınga ettim. Meltem iyice ferahladı. Asıl, güç olan o koşullarda kemik repozisyonunu gerçekleştirmek. Meltem'e sol kolunla bir yere tüm gücüyle tutunmasını salık verdim. İki elimle sağ önkolunu kuvvetle öne doğru çekiyorum. İşte beklenen kemik kıtırtısı ve Meltem'in ağrı çığlıkları. Kırık ön-kolunu öbür eliyle sıkıca tutmasını söyleyip ön-kolu tahta parçasına sargı beziyle sıkı sıkıya bağladım ve kolunu sargı beziyle boynuna astım. Beklediğim gibi ağrılar şiddetleniyor. Şırıngaya güçlükle bir ampul ağrı dindirici daha çekip yine toplar-damarına şırınga ettim. Bu tipik bir radius-ulna (ön-kolun her iki

kemiğinin birden) kırığı. Neyse ki açık bir kırık değil. Umarım ezilme sonucu sinir harabiyeti oluşmamıştır. Kan oturması oluşmadığına göre damarlarda bir yaralanma yok. Yalnız yavaş yavaş şiş oluşuyor ki, bu da normal. Bu arada Meltem hafif bir baygınlık geçirdi. Gerekli önlemleri alarak onu ayılttım. Genelde son derecede metin ve soğukkanlı. Kolunun kırık yerini soğuk su ve buzla soğutuyorum. Başka yapılabilecek pek bir şey yok. Repozisyonun ne derecede başarılı olduğunu saptamak için bir röntgen filmi çok işime yarardı, ama nasıl?

Röntgenden vazgeçtim, artık denizdeki konumumuzu bile bilmiyorum. Epey bir süredir haritaya bakamadım, bakmayı da düşünecek durumda bile. değilim. Neyse o arada Deniz sesleniyor:

"Baba karada bir mendirek görünüyor. Herhalde bir balıkçı limanı. Gidip gireyim mi?" diyor.

"Sakın girme. Gidip ağzında alargada (hazır) bekle" diye seslendim. Neyse bu iyi bir haber. Hemen dümene koştum. Deniz'e Meltem'in yanına gidip kolunu sürekli soğuk suyla soğutmasını öğütledim. Limana girip dibindeki köhne balıkçı teknesine tüm hızımla yanaşarak içine atladım. Balıkçı teknesinde kimsecikler yok. Deniz'e:

"Ben hemen gelirim" deyip, rıhtımdan köyün içine doğru olabildiğince hızla düşe kalka koşmaya başladım.

Rıhtımda 13 yaşlarında genç bir çocuğa rastladım.

"Burası neresi?" diye sorunca gülüyor! Yine sordum. Yine gülüyor. Üçüncüde yakasına yapışınca çocuk kendine geldi:

"Hoşköy" diyor.

Çocuğun yakasını bırakıp yine koşmaya başladım. İleride bir bakkal dükkanı var. Dükkandan içeri daldım. Beni gören orta yaşlı bakkal sendeleyerek birkaç adım geriledi ve dükkanının erzak dolu raflarına

sırtıyla yaslanıp öylece bakıp kaldı. Tüm soğukkanlılığımı koruyarak güçlükle:

"Buz var mı? Telefon nerede?" diyebildiğimi hatırlıyorum.

Adamcağız kekeleyerek:

"Bu bu buz yo yo yo yok" dedi.

"Telefon nerede?" Dedim.

"Şu şu şurada PTT var."

Hızla dışarı fırladım. PTT'nin kapısı kapalı. Kuvvetle açmaya çalışıyorum, bir türlü açılmıyor. Doğrusu kapı oldukça sağlammış! Yanımda beliren bir adam:

"Ne yapıyorsun" diye merakla soruyor.

"Telefon, telefon" diye mırıldanıyorum.

"Şimdi öğlen tatili. PTT kapalı. İlerde Kent Café var. Orada telefon var" diyor.

Yine tüm gücümü toplayıp koşmaya başladım. 'Telefonun PTT binasının dışında olması daha kullanışlı olmaz mıydı?' diye aklımdan dahice bir düşünce geçiveriyor. Yolda bir genç gördüm. Kent Café'yi sordum. Yanıt bile vermeden biraz ilerdeki çaycı çocukla dalga geçmeye başlıyorlar. "Her halde gerizekalı olacak, herifle boşu boşuna iş çıkartmayayım" diye düşünerek yine koşmaya başladım. Epeyce koştuktan sonra, terden sırılsıklam, Kent Café'ye vardım. Ama ne yazık ki o da kapalı.

Hemen yanında bir "Motel Hoşköy" var. Açığa benziyor. İçine kurşun gibi daldım. Resepsiyondaki sonradan adının Metin olduğunu öğrendiğim 17-18 yaşlarındaki genç, beni görünce şaşalayıp, donakaldı! Ona nefes nefese:

"Bana bak sakın soru sormaya filan kalkışma, yoksa çok kötü olur! Yalnızca beni dikkatle dinle, o vakit her şeyi anlarsın" diyebildim. Nefes nefese ona durumu açıkladım. Metin beni hemen yandaki sayaçlı telefon odasına götürdü ve doğrusu büyük anlayış gösterip çok yardımcı oldu. Onunla vedalaşmadan kendisini paraya boğdum. Helal-i hoş olsun! Almanya'daki eşim Karhan ve üyesi olduğum helikopterle cankurtaran servisindeki (Temple Pazarlama Şti., Büyükada) alarm merkeziyle ve helikopter pilotuyla değişik telefon konuşmaları yaptım. Bu konuşmaların sonucu şöyle: Çocukların yıllardır Almanya'daki özel sağlık sigortalarında helikopterle taşıma güvencesi de vardı Ben de buna güvenerek helikopterle cankurtaran servisinden sigortamı "kişisel" yaptırmıştım. Oysa Karhan'ın bildirdiğine göre, aksilik bu ya, sadece Meltem'in sağlık sigortası iki ay önce bitmiş ve havadan taşıma güvencesi olmadan yenilenmiş. Helikopter pilotu ise şunları söylüyordu:

"Hoşköy'de inebileceğim bir yer varsa -Metin'in dediğine göre yakındaki futbol alanı uygunmuş- yarım saat sonra gelir hastayı alırım, ancak taşıma için peşin olarak 1.500 dolar ödersiniz. Bugün Cumartesi olduğundan karar verecek olan komisyon üyeleri iş başında değil. Pazartesi günü lehinizde karar verirlerse ücreti geri alabilirsiniz. Size ya da oğlunuza bir şey olsaydı ücretsiz olarak hemen taşırdık" diyor! Kendi kendime:

"Aldın mı boyunun ölçüsünü Yalçın Bey? Aksilikler zaten hep seni bulur! Boşuna dememişler "şans hazırlıklı olana güler" diye düşünüyorum. Aslında sağduyuyla düşünülecek olursa, bir radius-ulna kırığında, ilk yardım yapıldıktan sonra aceleye hiç gerek yok. Düsseldorf'taki eşim Karhan ve İstanbul'daki genel cerrah arkadaşlarımla değişik telefon konuşmaları sonucu, Meltem'i karadan İstanbul'a nakletmeye karar verdim. Hem Metin de amcasının bir özel otomobili olduğunu ve bizi İstanbul'a 4,5 saatte yetiştirebileceğini söylüyor.

Metin'le şöyle anlaşıyoruz: Amcası otomobiliyle gelip bizi limandan

alacak ve hemen İstanbul'a doğru yola koyulacağız. Bunun üzerine Motel Hoşköy'den dışarı fırlayıp yeniden limana doğru koşmaya başladım. Çocukları teknede Meltem'in kolunu soğuturken buldum. Birazdan Metin'n amcası Hızır gibi yetişti. Tekneyi hiç sevmediğim gibi karmakarışık bir durumda bırakıp yola koyulduk. Metin'in amcasının arabası bizim için önemli bir kurtarıcıydı, çünkü cumartesi günü Hoşköy'de bir taksi bulmak hayalden de öteymiş.

Yolda Tekirdağ SSK Hastanesi'nde röntgen çektirme isteklerim boşa çıktı; çünkü hademelerden başka kimselere rastlamadığım koca hastanenin radyoloğu, cumartesi olduğundan muayenehanesindeymiş! Bu koşullarda hademenin yarım yamalak tarif ettiği muayenehaneyi aramayı göze alamıyoruz. Cep telefonum ise Tekirdağ dışında hiç hat çekmiyor.

Bizim için kurtarıcı gibi görünen Metin'in amcasının çok eski model Şahin'i ise tam deyimiyle bir "pat pat-ı derya". 60-70 kilometreden hızlı yol alamıyor. Ne yazık ki bunun farkına amca beyin ısrarlı saklamaları sonucu epey geç vardım. Buna kızmamak için peygamber sabrı gerek. Neyse, sonunda sütçü beygirine kamçı etkisi yapan canlı uyarılarım sayesinde "Karagöz'ün Yalova sefası" örneği saat 19:00'da Nişantaşı'nda Amerikan Hastanesi'nde olabildik.

Hastane ilgilileri hemen arayıp ortopedi uzmanlarını evinde buldular. Bu meslektaşım gerçekten çok büyük özveri göstererek hemen her isteğimi yerine getirmek için elinden geleni yapıyor ve şunları öneriyor: "Şimdi hemen gerekli traksiyondan sonra bir alçıya alalım. Büyük olasılıkla iki gün sonra yapacağımız röntgen kontrolünde kırık yeniden disloke (kırık kemik uçlarının kasların etkiyle yeniden yerlerini değiştirmesi) olacak olursa, osteosentez (titanyumdan üretilmiş vidalı plaklarla kırık parçalarının birbirine tespiti) yaparız" diyor. Saat 21:00'de narkozla ve radyoskopi kontrolünde yeniden traksiyon yapıp ortopedi uzmanı meslektaşımla birlikte kolu alçıya aldık.

Çocuklarla iki gece İstanbul'daki evimizde kaldık. 14 Temmuz Pazar günü Deniz'in 16. yaş günü. Onu yolda teknede kutlayacaktık. Ama kısmet böyleymiş. Onları akşam Boğaz'da deniz kıyısında bir lokantaya götürdüm ve Deniz'in yaş gününü orada kutladık. Annesi de Almanya'dan telefonla ve çiçekle kutlamada bulunuyor. Meltem'in ise

ağrıları pek rahatsız edici düzeyde değil ve önemli bir şikayeti yok.

Pazartesi günü yapılan röntgen kontrolünde kırık parçalarının beklendiği gibi ne yazık ki disloke oldukları ortaya çıktı! Bu arada Meltem'i delicesine seven kız kardeşim Prof. Dr. Elçin Gürkan, Uğur Albulak ve başka dostlar hastanenin içinde sıkıntıdan ve çaresizlikten dört dönüyorlar. Bir yandan da geziyi burada kesmem ve tekneyi Hoşköy'de bırakmam için telkinler aralıksız olarak sürüyor.

Öte yandan Meltem'in Almanya'daki özel sağlık sigortası İstanbul'daki tedavi giderlerini üstlenmeye yanaşmıyor. Ayrıca Meltem Düsseldorf'ta okula gidiyor. Oysa takıldıktan belli bir süre sonra osteosentez plaklarının çıkarılması gerekiyor. Bütün bu nedenlerle osteosentezin Düsseldorf'ta yapılması daha akılcı görünüyor. Böyle olduğuna Karhan ve kolu alçıya alan ortopedi uzmanı meslektaşım da katıldıklarından, Meltem'i aynı gün alçılı koluyla, annesinin yanına Düsseldorf'a gönderdik.

Biz Deniz'le İstanbul'da baş başa kala kalmıştık. İçimizde buruk bir acı, Meltem'imizin bizimle birlikte olmayışı, geçirdiğimiz kaza ve ağır stresler hepsi, hepsi ikimizi de epeyce üzüyordu. Neyse ki Meltem güvenilir ve tanıdık ellerde idi. Düsseldorf'taki Kaiserswerth Florence Nightingale Hastanesi'nde verilen karara göre, 19 Temmuz Cuma günü koluna osteosentez operasyonu yapılacaktı.

Meltem'i İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan uçağa bindirdiğimizde, oranın meteoroloji aygıtlarının çok hassas olduğunu bildiğimden, onların meteoroloji merkezlerinden hava raporu almıştık: "Alçak basınç! Fırtına bekleniyor. Görüş uzaklığı 10 kilometre. Rüzgar yıldız ve poyrazdan 3-7 gücünde, 10-33 kilometre hızla esecek. Dalga yüksekliği 0,5-2 metre." 15 Temmuz günü sert havanın kalmasını bekliyoruz. Gökyüzüne bakılırsa daha çok bekleriz!

O akşam Deniz'le İstanbul'dan Hoşköy'e gittik. "Meltem & Deniz II" oradaki balıkçı barınağında bağladığımız yerde bizi bekliyordu. Bu kez hava tahmin raporu tutuyor. Deniz çok dalgalı. Gece yelkenlide kalıp kazadan kalma kargaşayı düzene koyduk. Almanya ve hava tahminleriyle sürekli bağlantı içindeyiz. Meltem'in pek ağrısı yokmuş. İstanbul'da taktığımız alçıyla yaşamından mutlu. Biraz şiş varmış, onu

da soğutarak gideriyor ve operasyonu bekliyorlarmış.

16 Temmuz sabahı hava düne göre daha ılımlı görünüyor. Buna güvenerek palamarları çözüp saat 9:00'da yola çıktık. Saat 10:00'da Karaköy Deniz Meteoroloji İstasyonu fırtına ihbarı veriyor. Bu Marmara'daki 16-17 Temmuzda çıkan alışılmış iki günlük sayılı fırtına. Şimdi artık bir an önce Çanakkale Boğazı'na girmek ve hiç olmazsa Gelibolu'ya sığınıp, olası bir fırtınanın kalmasını orada beklemek amacındayım. Zaten hava öğle saatlerinden sonra, özellikle akşamları sertleşiyor. Gelibolu'ya kadar yaklaşık 6 saatlik yolumuz var. Motor-yelken ve şiddetli akıntı ile peşimizden kovalayan azgın dalgalarla 24 dereceye iniyoruz. Neyse ki tramolalara gerek yok. Gemi trafiği biraz arttı ve görüş uzaklığı 10 milin biraz üzerinde. Bunların dışında öbür hava koşulları iyice olumsuz. Deniz, eski metaneti ve soğukkanlılığından hiçbir şey yitirmeden pek sağlıklı olarak serdümenliğimi ve tayfalığımı yapıyor. Üstelik beslenme gereksinimini de pratik yoldan çözüyor. Bir kaç bardak Isostar (reklam yapmıyorum) ve hazır besinlerle işi eksiksiz olarak idare ediyor. Ben de bir yandan navigasyon hesaplarımı yapıyor, sintineyi boşaltıyor, atıştırıyor ve gelen kafa karıştırıcı telefonları yanıtlıyorum. Neyse ki artık iki yanlı kıyı görüşümüz olduğundan, gizemli sapmasını hala sürdüren, oysa bugüne dek sadıklığından kesinlikle kuşku duymadığım eski dost pusulama pek de bağımlı değiliz!

Saat 14:00'de Gelibolu araba vapur iskelesinin yanına güçlükle aborda olduk (yanaştık). Ancak hiç de rahat bir seyir yaptığımızı söyleyemem. Gelibolu'nun zengin çarşısından yararlanarak, gereksinimlerimizi giderdik. Mazot almak için taksiyle 5 kilometre uzaklıktaki benzinciye gittik.

Saat 15:30'da palamar çözüp 5 kuvvetindeki rüzgarla ve yelkenle Boğaz'ı geçmeye çalışıyoruz. Amacımız 3 saatte Çanakkale'ye erişmek. Sert hava giderek biraz duruluyor. Saat 18:30 sıralarında Nara Burnu'nu bordalayıp, büyük gemilerin yolunu izleyerek 45 dak. kadar sonra Çanakkale önlerine eriştik. Alaca karanlıkta iyi marke edilmemiş liman ağzını güçlükle bulup limana girdik. Limanda, sözde liman reisinin bize nasıl üç kere demir attırıp koltuk aldırdığını (kıçtan karaya bağlanmak) ve yine "olmadı başka yere bağlan" diye emirler yağdırdığını görüyor ve denizcilik adına gerçekten üzülüyorum. Bunun üzerine hiç de iyi niyetli davranmayan liman ilgilisinin kasıtlı işkencelerine hiç bir tepki göstermeyip gidip biraz ilerde karaya

yanaşmış balıkçı teknesine bordalayıp bağlandım. Buna fena halde kızan liman reisinin şaşkınlığı görülecek cinsten! Keşke her zaman yapılan haksızlıklara bu denli soğukkanlı tepki versem ne iyi olurdu diye düşünüyorum, kendi kendime!

Ertesi sabah -17 Temmuz tarihinde- uyandığımızda sözde liman reisinin aynı işkenceleri başka yat sahiplerine de uyguladığını görerek üzüntüm büsbütün artıyor. Biraz ilerde yatan çift direkli bir Hollanda yelkenlisinin limandan çıkıp güneye doğru süzüldüğünü izliyoruz. Onun biraz ilerisinde yatan Almancı bir Türk ailesinin yelkenlisi ise deposuna su doldurmak için yer değiştirmek istiyor. Bu manevra sırasında hem başka bir teknenin demirine karışan çapasını almaya çabalayan baş üstündeki eşi ve kızının olanca deneyimsizliklerine, hem de kasıtlı komutlarla işkence uygulamalarını sürdüren liman reisine büyük bir soğukkanlılıkla katlanan tekne sahibi kaptanı, bu olağanüstü davranışından dolayı tüm yüreğimle kutluyorum. Başüstündeki iki kadın -dam üstündeki iki saksağana benzer- uzun uğraşlardan sonra irgatı kullanarak çapayı çıkarıyorlar. Teknenin sürüklenmemesi için çapayı yine atmaları gerekiyor; ancak dipte yine takılmasından çekindiklerinden bir türlü atamıyorlar. Oysa tekne akıntıyla hızla yandaki Alman teknesine doğru sürüklenmektedir! Doğal olarak Almanlar'dan şiddetli bir protesto geldi. Dümendeki yat sahibi kaptan ise artık olanlara dayanamayıp eşi ve kızına, demirlerini kastederek, birkaç kere öyle bir "at şunu" komutu verdi ki, Deniz'le ben bizim teknenin küpeştesine kapaklanıp, katılarak güldüğümüzü gizlemekten başka çıkar yol bulamadık! Sonunda beklenen oldu ve demiri atmakta geciken kadınların yüzünden iki alman teknesinin çatışması önlenemedi. Doğal olarak Alman yelkenlisinden ikinci bir vaveyladır koptu. Rıhtımda olanları izleyen sadist liman reisi ise tüm bu olanlardan besbelli derin bir gönül doyumuna ermişti!

Saat 8:30'da biz de palamar çözüp 4 kuvvetinde esen rüzgarla güneybatıya doğru güzelim Çanakale'den ayrıldık. Yat limanı'nın birkaç mil güneyinde Çanakkale Deniz Komutanlığı yanında karaya yerleştirilmiş kahraman "Nusret Mayın Gemisi"nin ve karşı kıyıda yamaca işlenmiş "Meçhul Asker" kabartmasının fotoğraflarını çekmeden geçemedik.

Yelkenle hızla güneybatıya iniyoruz. Yolda küçük bir balıkçı teknesi bizimle yarışa kalkışıyor. Herhalde bir yelkenlinin kendinden hızlı gidişini bir türlü kavrayamıyor ve kendine yediremiyor. Giderek iyice

sertleyen bu havada çatışma olasılığını önlemek için, tramolayla rotayı değiştirdim. Sintinedeki su ve mazot birikmesi hala sürmekte. Görkemli "Çanakkale Şehitler Anıtı'nın da fotoğrafını çektikten sonra, saat 11:00'de Ege Denizine açıldık.

Doğal olarak Ege'de hava büsbütün sertledi. Rüzgar yıldızdan 6-7 kuvvetinde şiddetle esiyor. Kapalı ve bulutlu bir gök yüzüne, denizdeki sayısız, köpüklü azgın dalgalar eşlik ediyor. Dümeni güneye kırdıktan biraz sonra çok tatsız bir kazayı pek ucuz atlattık: Bumba allahtan eğik duran başımın üstünden başımı yalayıp sancaktan iskeleye şiddetle çarptı. İlk anda rüzgarın gücünden iskota palangasının kopmuş olabileceğini düşündüm. O anda dümende olan Deniz'le göz göze geldik. Yüzü kireç gibi bembeyaz, dona kalmış:

"Geçmiş olsun, baba" diyor.

Aynı nedenle İspanya'da Costa Del Sol'da bir Alman kadınının kafatasının bir Hindistan cevizi gibi yarılıp beyninin dışarı fırladığını anımsıyorum! Palanganın şakıl-makara sistemi bir noktasından kopmuşa benziyor, ancak 800 kiloluk taşıma gücü olan bir çelik parçanın kopması kolay kolay olası değil. Üstelik bir kopma varsa pek iyi bir haber değil. Bu gerçekten çok sert havada, Deniz, dümeni tam bir beceriyle kullanıp, pruvayı sürekli rüzgar üstünde tutarak, ana yelkeni yakalamama ve yerine taşımama yardımcı oldu. İskota palangasını incelediğimde gözlediğim durum şuydu: Üstteki şakıl ile makarayı birleştiren fırdöndü kilidin küçük güvenlik kopilyası yerinde yok. Bu nedenle kilit dönüp açılmış. Hemen fırdöndüyü sıkıştırıp kopilyayla güvenliğe aldım. Hamdolsun 7-8 kuvvetine çıkan rüzgara karşın hasarsız olarak yola devam ediyoruz.

Güneye indikçe hava sertliyor. Rüzgar artık 8 kuvvetine yerleşti. Cenovaya (öndeki büyük yelken) camadan vurmak (yelken alanını küçültmek) bile yetmiyor. ani bir sert rüzgar ve ters dalga, tekneyi 35 derece sancak yalpasına düşürdü. Bir anda sancak taraftan yüklenen heybetli bir dalga havuzluktaki (yelkenlilerin kıçındaki oturulan ve dümenin bulunduğu bölüm) küpeşte livarının (dolabının) lombuzundan (tekne penceresinden) girerek sancak kıç omuzluğundaki yatak tüpüne (küçük kıç kamarası) doldu. Ana yelkeni indirip kamaradan altı kova su boşaltıyorum. Bir yandan aman vermeyen bir sağanak kovalarla başımızdan aşağı boşanıyor ve kolay

kolay dineceğe de benzemiyor. Su geçirmez tek parça yelkenci tulumlarımıza karşın, iliklerimize kadar ıslanmış durumdayız.

5-6 mil uzakta iskele yanımızdaki karada bir fabrika bacası görünüyor.

Deniz'e:

"Limanı varsa sığınırız" dedim.

Ne yazık ki oşinografi dairemiz deniz haritalarını yalnızca büyük gemilere göre hazırlamış.

Küçük teknelerin kullanabileceği limanların hemen hiç birisi haritalarda gösterilmemiş. Oysa denizlerde büyük gemilerden başka teknelerin seyrettiğini, kuşkusuz herkesten iyi onların bilmesi gerekir. Ayrıca liman girişlerindeki deniz fenerleri ve çakarlar da genelde pek belirsiz marke edilmişlerdir. Örneğin başka denizci ülkelerdeki gibi kırmızı-beyaz ya da siyah-beyaz (deniz fenerleri için), ya da siyah-sarı (liman fenerleri için) geniş şeritlerle boyanmalılar. Bu konu özellikle Türkiye'de yalnız beyaz boyanmış fenerlerin beyaz boyanmış minarelerle ya da benzeri binalarla karıştırılmamaları açısından büyük önem taşımaktadır ve önemli eksiklik göstermektedir. Oysa bu eksikliklerin giderilmesi hiç de büyük emek ya da masraflar gerektirmez.

Fabrikanın küçücük Limanı'nı çok güçlükle ayırd edip, hiç hesapta olmamasına karşın, saat 15:00'te oraya sığındık. Limanda karaya bağlı 25 metrelik bir istimbota aborda olup bağlanmak istediğimizde, mürettebatının şiddetli karşı koymalarıyla karşılaştık. Fırtınadan kurtulmak için başka çıkar yolumuz olmadığını ileri sürerek ateşli tartışmalar sonucu onları ikna etmeyi başardım. Meğer burası "Çanakkale Çimento Fabrikası"nın özel limanıymış ve 400-500 metre kara tarafındaki merkezlerinden izin almadan, yabancılar kesinlikle giremiyor ve yanaşamıyorlarmış; ancak olağanüstü sert hava durumu ve iliklerimize kadar ıslanmış ve soğuktan zangır zangır titriyor olmamız nedeniyle, bizi mendireğin üzerindeki küçük kulübelerine götürüp yöre insanına yaraşır anlamlı bir konukseverlik örneği gösteriyorlar.

Zararlı insanlar olmadığımızdan emin olunca, biraz önceki karşı koymalarının tam tersine, bizi büyük bir izzet-i ikram ile kömür sobalarının önüne baş köşeye oturttular. Doktor olduğumu öğrenince bu sevgi ve saygılarının daha da arttığı gözümden kaçmıyor. Aynı şey oğlum Deniz'in gözünden de kaçmamış olacak ki, daha sonra bana bundan söz ettiğinde: "Sen de günün birinde doktor olursan, aynı sevgi ve saygıya layık olursun diye yanıt vermiştim. Hemen tavşan kanı sıcacık çaylarımız peşpeşe demlenip, gelmeye başladı. Yelkenci tulumlarımızı açıp sobanın önünde ısınmaya çabalıyoruz. Aramızda koyu bir sohbet başlıyor. Öncelikli konuları denizcilikle ilgili öyküler alıyor. Doğal olarak in miyiz cin miyiz bunu öğrenmeye çalışıyorlar. Ben de ikisi de olmadığımızı, yalnızca denizin bizi çekmesi ve onun tutkusuyla bu yollara düştüğümüzü açıklamaya çalışıyorum. Bu işi profesyonelce yapan bir çokları gibi, bu tutkuya pek bir anlam veremediklerini her hallerinden anlıyorum.

Sohbet sırasında laf lafı açıyor: Yanaştığımız dışarıdaki istimbotla, zamanın hanım başbakanının ve eşinin 42 metrelik kromdan yapılmış yatının kabuğunu (gövdesini) Yunanistan'a nasıl çekip oradan düzmece evrakla donatıp, nasıl geri getirdiklerini anlatıyorlar. Konuyla ilgili bazı açıklayıcı sorular sorduğumda:

"Doktor Bey, o soruları yanıtlamak bizim gücümüzü aşar. Zaten böyle yanıtları vermeye istimbotumuzun Kaptan'ından başka kimsenin yetkisi yoktur. Esasen biz yolculuk sırasında olanlar hakkında hiçbir şey bilmiyorduk" diyorlar.

Ben de:

"Canım öyle şey olur mu? Yedeğinizde 42 metrelik koca bir tekne çekiyorsunuz. Hiç onunla ilgili bir bilgiye sahip olmamanız olası mı?" Deyince, kulübeyi bir sessizlik kaplıyor ve konu hemen değiştiriliyor.

Yolculuğumuzun bir yerlerinde sonradan rastladığım istimbot kaptanı ise tüm anlatılanları doğruluyor ve bu yamuk öyküyle ilgili açıklayıcı bilgiler veriyor. Emirlerin yukarılardan geldiğini ve önlemek için yapabilecekleri hiç bir şey olmadığını belirtiyor.

Kulübede fırtınanın kalması (dinmesi) için bekleyip zaman kazanmaya çalışıyorduk. İki saat kadar bir sohbetten sonra, istimbot mürettebatı özür dileyerek şu öneride bulundular:

"Daha fazla kalmak istiyorsanız, idareden izin almanız gerek; en iyisi 1 mil kadar güneydeki balıkçı barınağına sığının" deyip, barınağı iyice tarif ediyorlar.

Niyetim, eğer hava biraz kaldıysa, Bozcaada Limanı'na varmaktı. Kulübeden çıkınca fırtınada pek bir azalma olmadığını gözledim. Konuksever dostlara veda edip limandan çıktık. Deniz'le, balıkçı barınağı yerine, hayal meyal görünen Bozcaada'yı bulmayı kararlaştırıyoruz. 8 kuvvetindeki poyrazın gerçekleştirdiği sert bir pupa seyriyle (kıçtan gelen kuzeydoğu rüzgarının itmesiyle), bir saat kadar sonra dalgalara yenik düşmüş Bozcaada Mendireği'nin arkasına hızla sığındık.

Limanda yanaşacak rıhtım yok. 7-8 Beaufort esen rüzgarda ise demir tutturmak, olanaksız. Yıldız-poyrazdan (kuzey, kuzey-doğudan) saldıran dalgalar mendireğin üzerinden rahatça aşıyor ve limanın içini allak bullak ediyor. Demir tutturmak için Deniz'le epeyce uğraştıksa da, boşuna. Ne yazık ki, ikinci demirimi bulamıyorum. Koltuk almadan (kıçtan, karaya bağlanmak), 12 kiloluk çapamızla çamur dibe tutunmak olanaksız. Koltuk almayı ise bunca yorgunluktan sonra doğrusu gözüm kesmiyor. Şişme botu indirip şişirmek gerek. Limanın orta yerinde demirlemiş olan 15 metrelik İngiliz yelkenlisi merakımı çekiyor. Bir tonoza (deniz dibindeki büyük bir ağırlık) bağlı olsa gerek. Bu yalnız çapayla olacak iş değil?!

Birden biraz ilerde demirleyip koltuk almış Hollanda yelkenlisinden bir kadınla erkeğin el ettiklerini gördüm. Gelin bize yanaşın diye el sallıyorlar. Bu, Çanakkale Limanı'nda bizden bir saat kadar önce demir alıp güneye yelken açan tekne olsa gerek. Hemen onlara güçlükle yanaşıyoruz. Yanaştığımız teknenin sahibi ve kaptanı Mico Henny Klov ve eşi çok konuksever kimseler. 14 metrelik "Amtel" markalı yelkenlilerinde bize içki ikram ediyorlar. Yelkenlileriyle tüm dünyayı: Uzak doğuyu, Avrupa'yı, Amerika'yı, vb. dolaşmışlar. Mico çok deneyimli ve bilgili bir denizci. Kendisinden çevre ve genel

denizcilikle ilgili pek yararlı bilgiler edindim! Örneğin çok geliştirilmiş "Garmin" GPS'ini (küresel konum saptama dizgesi) ve "Navtex" meteoroloji bilgisayarını (hava tahmin aygıtı) çalıştırıp ayrıntılı bigiler verdi. Ege'nin bir deniz haritasını hazırlamış, doğrusu imrendim. Tüm küçük limanları, akıntıları, gidilecek noktaların ("way points") arasındaki seyir derecelerini haritalarına işlemiş. Bu haritaları Oşinografi Dairesi ilgililerimizin ya da 'İngiliz Admiralty'sinin görüp kopyalamalarını dilerdim. Mico'nun haritalarından olabildiğince tıpkı çizimler yapıp notlar aldım ve hepsi çok işime yaradılar. O koşullarda fotokopi olanağı bulunmamasından dolayı da çok üzüldüm. Karada fotokopi aygıtı nerede bulabileceğimi bilsem, bu sert havada bile, şişme botla gidip fotokopi çekme güçlüklerini göze alırdım.

İki saat kadar Mico'lara aborda olarak bağlı kaldıktan sonra, sürekli onlara bağlı kalamayacağımızdan, ikisine de teşekkür ve veda edip ayrıldık. Biz teknemize atladıktan sonra onlardan ayrılırken Mico ve nazik eşi ile aramızda şöyle bir konuşma geçti. Onlar soruyorlardı:

"Sizin demiriniz bu limanda bu havada tutmaz. Peki nerede kalacaksınız?"

Deminden beri gözüme kestirdiğim uzaktaki rıhtıma yanaşmış büyük balıkçı teknesini göstererek:

"İşte o balıkçı teknesine yanaşarak" dedim.

Özellikle eşi bu söze pek şaşırmış ve şaşkınlıktan gözleri fal taşı gibi açılmıştı. İkisi birden hayretle:

"O balıkçı teknesine yanaşarak mı" diye sordular.

Ağzımdan kesin bir,

"Evet" sözcüğü çıktı.

Şimdi artık İngilizce'yi bırakmış, aralarında Felemenkçe konuşuyorlardı.

Onlara uzaklığımız 10 metre kadardı ve bir yandan vira ettiğim halatlarımla uğraşırken bir yandan da neler dediklerini dinliyordum. Mico şöyle konuşuyordu:

"Balıkçı teknesine yanaşıp nasıl bütün gece orada kalabilirler?" Eşi, bunda anlaşılmayacak ne var gibilerden şöyle yanıtladı:

"Niye olmasın? Balıkçılar kendi vatandaşları. Birbirinin dilini konuşuyorlar".

O anda bir kez daha el sallamak için başımı kaldırıp onlara bakmıştım. Şaşkındılar. Bunun da nedenini iyi biliyordum, çünkü onların ülkesinde ben yıllarca yelken basmıştım. İnsanların oralarda birbirlerine ne denli mesafeli ve çıkarcı olduğunu iyi bilirdim. Oysa benim balıkçım yalnız diliyle değil tüm kültürüyle benim insanımdı. Ona yüzlerce yanaştığım kerelerin hiç birinde en ufak bir rahatsızlık duyduğumu hatırlamıyorum. Tam tersine yanaşmamdan her zaman mutlu olmuşlar, ipime yardımcı olup bağlamışlar, tüm bahşiş verme önerilerimi kararlılıkla geri çevirip böyle bir tekliften üzülmüşler ve daima denizci konukseverliklerini esirgememişlerdi. Nitekim o gün de öyle oldu ve mertliklerinden küçücük bir taviz vermediler.

Mico'lar beni demirli oldukları yerden görebiliyorlardı. Ertesi gün de balıkçı teknesine yanaşık kaldığımı izleyince, belki de sade Türk insanı hakkındaki izlenimleri birazcık değişmiştir. Ancak burada şu saptamayı yapmadan geçemeyeceğim: Bunca yıllık deneyimden sonra şunu kesinlikle biliyorum: Ne benim insanım Mico'nun ki kadar düzenli ve mükemmel bir harita hazırlayabilir ne de onun insanında benimkindeki gönül ve yürek zenginliği vardır. Burada savımın tüm istisnalarını tenzih ederek, ikisinin bireşiminin en üstün insan olduğunu düşünüyor, belki de gezilerimde bilinç altımdan sürekli o ideal insanı arıyorum.

Teknelerinin görkemli havuzluğunda anlattıklarına göre, Mico'lar havanın çok sert olmasından Bozcaada'ya sığınmışlar. Havanın

kalmasını bekliyorlarmış. Bizi de eşsiz güzellikte bir doğaya sahip Ada'da hiç değilse bir gün daha kalıp fırtınanın dinmesini beklemeye ikna etmişlerdi. Böylece Ada'nın eski ve özgün çarşısını, görkemli kalesini, şahane limanı ve balıkçı lokantalarını bir kez daha gezme olanağımız doğdu. Osmanlı'lardan kalma Ada'nın el işçiliği ürünü özgün eski sırmalı giysileri, kaftanları, cepkenleri, başlıkları, çarıkları, yemenileri, mendilleri, örtüleri, ibrikleri, mangalları, ve sürahilerinden aşırı düzeyde büyülendik. Giysilerin hepsi ya eski Osmanlı mimarisiyle yapılmış evlerin duvarlarına asılı olarak, ya da özgün sandık ve bohçalarında saklanıyor. Üstlerinden geçen zamanın etkisiyle güve yeniğinden liğme liğme olmuş bölümleriyle ve sandık küfü kokularıyla, yüzlerce yılın anılarını canlandırıyorlar. Yukarda saydığım tüm bu antika eşyalar ve giysiler İstanbul'da Rumeli Hisarı'ndaki yazlık evimiz Taş Konak'taki çocukluk anılarımı çağrıştırıyorlar. Ederleri ise manevi değerlerine oranla gerçekten pek düşük. Duvar süsü olarak cepken ve entarilerden hediyelik ve Anı olarak birkaç tane aldım. Kimbilir Karhan, Meltem ve İzmir'de evlerinde kalacağım eski arkadaşım Onur Yetkin'in Eşi Elisabeth bunlara ne kadar sevinir; tabii biz onları teknede berbat etmeden kendilerine ulaştırabilirsek?

İnsanlar sabah akşam gelip giden araba vapuruyla adaya gelip balıkçı teknelerine bakan kıyı lokantalarında balıklarını yiyor, içkilerini yudumluyorlar. Bağrında Eski Yunan (Truva, Adanın hemen güney doğusunda, Anadolu anakarasında) Ceneviz ve Osmanlı gibi büyük medeniyetleri barındırmış bu Ada'yı bir gün görmeye gerçekten değer. Oğlum Deniz, bisikletiyle ve şişme botuyla Ada'yı dört dönüyor. Gezimizin başından beri bu denli mutlu olduğunu pek görmemiştim. Ben de aynı mutluluğu tadıyorum ve "keşke Meltem ve annesi Karhan da bizimle birlikte olabilselerdi" diye düşünüyoruz. Ada'nın düzenli ve esaslı yapılmış telekom merkezinden telefonla onlara bu mutluluğumuzu iletip, Meltem'in moralini desteklemeye çalışıyoruz. Karhan, her şeyin yolunda olduğunu müjdeleyerek içimizi iyice ferahlatıyor.

Bu arada Mico'nun yelkenlisine de uğradık. Eşiyle bir süredir orada olduklarından Ada'nın eşsiz ortamından pek olumlu etkilenmişler ve oradan sanki ayrılmak istemiyorlar. Bize de bu sert havada, adada kalmamız doğrultusunda telkinde bulunuyorlar.

Dün havanın kalmasını boşuna bekledik. Bugün deniz bisikletiyle 4-5

Km. uzaklıktaki Bozcaada Meteoroloji İstasyonu'na gidip, hava raporu almak istedi; ancak rapor henüz hazır değilmiş. Telefon numaralarını almış. "Bir saat sonra arayın" demişler. Biz de o zaman telsizle arayacağız. Bugün yani 18 Temmuz günü, saat 9:30'da vira Bismillah (Allah'ın adıyla halatları çözüp, yola koyulmak). Hava yine sert ama biraz yumuşadı. Mico ve Eşinin teknesinin yanından geçiyoruz. Peşimizden el sallıyorlar. Mico seslendi:

"Konuştuğumuz gibi, yalnız Cenova yeterli, -kendisi sert havada hep öyle yapıyormuş- sakın ana yelkeni basma!" diyor.

Eşi ise daha yüksek sesle, adeta Mico'ya nispet yapıp onu bastırarak: "Yelken hiç yok, yelken hiç yok, Yalçın" diye tepiniyor. Mico'ya bakıyorum. alaycı ve suskun!

"Merak etmeyin" deyip limandan çıktık. Duyguların terkedilmiş anılarıyla dolu bu büyüleyici idilin hemen ertesinde bordamızda patlayan dalgalar, Beethoven bestelerindeki şiirsel 'adagio' bölümlerden birden küheylan gibi kükreyen "tempo allegro vivace"li kreşendolara geçişin görkemli etkisini çağrıştırıyor bende. Tıpkı bir idilin ardından sert denize açılışın, tek bir zerresi olduğumuz doğanın insana görkemli karşıtlıklarının dayanılmaz tadını yaşattığı gibi. Öyleyse güç de olsa denizle çatışmayı biraz olsun öğrenmek, insana tatların en etkileyicilerini yaşatabiliyor.

5 kuvvetinde esen poyrazla (kuzeydoğudan esen rüzgar) yelkenle güneye iniyoruz. Bozcaada'nın Mermer Burnu'nu bordaladıktan (teknenin gövdesinin orta hizasıyla bir noktayı geçmek) az sonra, hava iyice sertliyor. Bir sonraki durağımız Baba Kale'ye 3,5 saatlik kadar bir yolumuz var. poyraz giderek azıyor. Peşimizdeki köpüklü dalgalar sanki bizi yutmak istercesine birbirleriyle yarışarak pupamızdan saldırıyor ve zaman zaman küpeştede ve kıç aynamızda patlayıp parçalanıyorlar. Tekne şiddetli bir baş-kıç yalpasına düştü. Bunu basılı olan her iki yelken bile önleyemiyor. İstralya (ana direği ayakta tutan, teknenin tam baş ve kıçındaki kalın çelik teller) ve yelkenlerin iniltileri ana direğin ve su tankının homurtularına karışıyor. Rüzgar artık 7-8 Beaufort'a çıktı ve bizi hızla güneybatıya açık denize doğru sürüklüyor. Acaba bunda günlerdir garip değerler göstermekte ısrar eden pusulanın etkisi de yok mu? Zaman zaman dümen tutan Deniz'e haritadan hesaplayıp bir derece veriyorum. O sırada ben başka işlere

bakıyorum. Bir de dümene dönüyorum ki tekne yine rotadan sapmış.

"Deniz yavrum pusula derecesine neden dikkat etmiyorsun?"diye sorunca, "Baba, sürekli dikkat ediyorum" diye yanıt veriyor. Acaba bu gizemin nedeni nedir? Bunu bir bilebilsem! Gökyüzü ise çok şiddetli bir sağanağın geleceğini haber veriyor. Kara bulutlar tüm gökyüzünü kapladı. Biz ise sürekli olarak açığa sürükleniyoruz. Bozcaada'da mazot filtresini yeniden takmama karşın, sintineye hala mazot ve su karışımı doluyor. Boyuna aşağıya inip su boşaltmam gereki-yor. Dümene her geçişimde teknenin iyice güneybatıya düştüğünü saptı-yorum. Deniz'e önemle karadan uzaklaşmamasını öğütlememe karşın, o bunu bir türlü başaramıyor. Karada herhalde 20-22 mil kadar açıldık ki bu kesinlikle gereksiz. Tramolalar sırasında pusulanın bize hep aynı oyunu oynadığının farkındayım. Kesinlikle bildiğim bir şey daha var: Bu yüzden hızla açık denize sürükleniyoruz.

Birden kulağımda Mico'nun öğütü çınladı ve ana yelkeni bir çırpıda indirdim. Artık kesin kararımı verdim. Teknede ne tahribat olursa olsun sintinede biriken su ve mazotla ilgilenmeyeceğim. Uzaktan görmeye başladığım Baba Burnu'nu pusula vb. hiçbir yardımcıya baş vurmadan tüm teknecilik becerimi kullanarak adeta zorla tutturmak kararındayım. İskele alabanda manevrasıyla (tekneyi 90 derece sola döndürmek) rotayı 95 dereceye çevirdim. Doğal olarak baş-kıç yalpası arttı ve iskele baş omuzluğundan yediğimiz şiddetli dalgaların serpintisiyle sırılsıklamız. Yoğun tuzdan gözlerimiz eni konu yanıyor, ama dayanmaktan başka çare yok. Pusulaya hiç bakmadan, bir saat kadar denizle böylece boğuştuktan sonra, Baba Burnu'na 8-10 mil kaldı. Saat 13:15'te hava biraz aydınlanır gibi oldu. En fazla bir saatte Mico'nun pek açık tarif ettiği Baba Kale Limanına girmeliyiz. Tahminen Liman olan noktada, hayal meyal eğik bir kule göründü. İyice yaklaştıktan sonra bunun bir mendirek onarım vinci olduğunu ve limana girdikten sonra da orada çok zaman azan denizin dalgalarına dayanamayan mendireği yükseltmek amacıyla kullanıldığını öğrendik. Deniz zaman zaman öyle azıyor ki, tonlarca ağırlıktaki mendirek taşlarını yerlerinden söküp atabiliyor!

Bilindiği gibi Baba Burnu Ege Denizi kıyılarımızın en sert havalarla karşı karşıya kalan yerlerinden biri, ama burnu doğuya doğru döner dönmez, tahmin ettiğimiz gibi deniz iyice yatıştı, çünkü burun yıldız-poyrazı tümüyle kesiyor. İşte bu kez Bozcaada'dakinin tersine doğanın değişik bir görkemli karşıtlığıyla yüz yüzeyiz, ve tıpkı Beethoven'in

"Pastoral Senfonisi"ndeki gibi doğanın fırtına bitiminde tüm zerreleriyle barışmasını yaşıyoruz. Böyle bir hazzı yaşamanın anlamını sözlerle açıklamak çok güç. Bu tadı duyabilmek için o koşulları yaşamak gerek.

Balıkçı teknelerindekilerin dost bakışları arasında, saat 14:30'da Baba Kale Limanı'ndan içeri apazdan aldığımız rüzgarla (rüzgarı teknenin yanından alarak) bir kuğu gibi (!) sakin sakin süzülüyoruz. Koca bir balıkçı teknesine aborda olup bağlanır bağlanmaz, balıkçı dostların meraklı bakışları arasında, gün doğusuna açık sakin Limanda, Bozcaada'daki gibi tertemiz sularda yüzerek serinliyor ve yorgunluk atıyoruz.

Baba Kale'nin Osmanlı yapısı kalesi eski dönemlerin karmaşık planlı Venedik ve Ceneviz kalelerine kıyasla pek düzenli planlanmış. Kapısındaki dev yaftada Türkçe ve İngilizce yazılı olduğuna göre, batıdan gelebilecek deniz akınlarına karşı meydan okurcasına denize iyice hakim konumuyla, Osmanlı tarihini simgeliyor. Limanla kaleyi birbirine bağlayan ve yüzlerce yıl üzerinden her geçildikçe aşınmış eski Osmanlı yapısı Arnavut kaldırımlı yokuşuyla, nostaljik duygular uyandırıyor bende. Baba Kale'nin bu yokuşu, çocukluk anılarımdan İstanbul'da Rumeli Hisarı'ndaki yazlık evimiz Taş Konak'ın önünden kıvrılarak çıkan Arnavut kaldırımlı yokuşumuzu anımsatıyor bana. Baba Kale'deki bu yokuşa bakıp derin özlemli anılara dalıyorum. Kısa pantolonumla oynarken, her bir taşını ezbere öğrendiğim, o çocukluk yıllarımın saf ve temiz anılarının bir bölümünü üzerinde geçirdiğim, evimizin önündeki Arnavut kaldırımlı yokuşumuz beliriyor, gözlerimin önünde. Bu taşların üzerine her düşüşte dizlerimde oluşan sayısız yaranın kanları, acıları, kabukları canlanıyor belleğimde. Baba Kale Köyü'nün genel görünümü ve yokuşu bende bir yandan da yüce ozan Yahya Kemal'in şu görkemli dizelerini çağrıştırıyor:

KOCA MUSTAPAŞA

Serviliklerde sükûn, yolda sükûn, evde sükûn.

Bu taraf sanki bu halkıyle ezelden meskûn.

Bir afif aile sessizliği var evlerde;

Örtüyor fakri asaletle çekilmiş perde.

Kaldırımsız, daracık, iğri sokak, doğru sokak.

Her geçildikçe basılmış ve düzelmiş toprak.

Kuru ekmekle, bayat peyniri lezzetle yiyen,

Çeşmeden her su içerken: "Şükür Allah'a " diyen

Yaşıyor sade maişetlerin en safında;

Rûh esen kuytu mezarlıkların etrafında.

Bu vatandaş biraz ahşapla, biraz kerpiçten

Yapabilmiş bu güzellikleri birkaç hiçten.

Türkün asûde mizaciyle Bizans'ın kederi

Karışıp mağfiret iklimi edinmiş bu yeri.

19 Temmuz sabahı saat 5:00'te limanda üst üste bağlanmış 10 tane büyük balıkçı teknesi, biz de üstlerine bağlandığımızdan, büyük bir motor gürültüsüyle bizi de uyandırarak, balık tutmaya açıldılar. Biraz daha uyuyup havuzlukta ettiğimiz enfes bir kahvaltıdan sonra saat 8:30'da düne göre oldukça durulmuş denize açılıyoruz. Biraz ilerde bizim balıkçı filosu balık izi sürüyor. Aralarından geçerken hepsi tarafından pek içten selamlanıyoruz. Aslında aklımız bugün ameliyat olacak Meltem'de. Saat 9:50'de "Müsellim Kayası"nın (Türkiye anakarasıyla Midilli Ada'sının orta yerinde, haritada deniz yüzeyinden 0,5-1 metre derinde gösterilen ancak kimselerin rastlamadığı kaya parçası) bulunduğunu kerterizlediğimiz alanı sancaktan bordaladık. Sancak salvosuna (ana direkteki, karasularında bulunulan ülkenin bayrağını çekmek için kullanılan ip-makara dizgesi) Yunan bayrağı toka edip (takıp) güneybatıya doğru seyrediyoruz. Tatlı bir yelken seyriyle Midilli Adası'nın Ak Skamia Burnu'nu sancaktan bordalayarak 105 derecelik rotayla Ayvalık'a doğru yol alıyoruz. Biraz ilerimizde çift direkli bir Türk yelkenlisine rastladık. Sanki bizi Ayvalık'a götürmek için yol gösteriyor; ancak bir saat kadar sonra kayboldu. Saat 13:00'te Güneş Adası'ndaki deniz Feneri'ni iskeleden bordalayıp (sol yanımızdan geçerek) Çıplak Ada'nın güneyindeki doğal demir yerine funda ettik (demirledik). Biraz ötemizde bir gület demirlemiş.

İçindekiler denizin tadını bir çıkarıyorlar, görülecek gibi. Biz biraz endişeliyiz. Meltem'den hala haber çıkmadı. Denize girip biraz serinledikten sonra, bir şeyler atıştırıyoruz. Deniz şişme botla ilgilenip, eksiklerini gideriyor.

Saat 14:45'te demir aldık. Epeyce güneşlenip, serin ve pırıl pırıl sularda yüzdükten sonra, iyice dinlendiğimizi fark ediyoruz. Amacımız Bademli Limanı'na ulaşmak. Saat 15:00'te birden cep telefonum yine çalmaya başladı. Umarım bu artık iyi haberdir diye koşarak onu açtım. eşim Karhan Almanya'dan arıyor:

"Meltem'e başarılı bir osteosentez operasyonu yapıldı. Kontrol filmlerini ben de ameliyatı yapan meslektaşla birlikte inceledim. Repozisyon (kırık parçalarının anatomik yerlerine oturtulması) başarıyla yapılmış. Her şey yolunda. Hatta Meltem narkozdan bile uyandı"diyor.

Umarım artık işler yavaş yavaş yoluna giriyor, yaralar bir bir sarılıyordur. Giderek itici gücümüz 4-5 kuvvetindeki meltemimiz de esmeye başladı.

O da nesi?! Birden Meltem'in pek sevdiği, seyrine ve oynamaya doyamadığı yüzlerce yunus, sevindirici haberi almış gibi çevremizi sarıverdiler. Bize eşlik ediyor, sevinç çığlıkları atıyorlar, mutluluğumuzu kutluyor ve paylaşıyorlar. Meltem'i telefonla arayıp yunusların sürprizini kendisine bildirdim. O, yunusların bu kutlama törenlerine hem çok sevindiğini belirtiyor, hem de onları görememenin üzüntüsünden yakınıyor. Deniz ise teknenin bir iskele bir sancak yanına geçip yunusları da peşinden koşturarak -çünkü çocukları çok sevdiklerini ve oynamak için hep peşlerinden koştuklarını iyice biliyor- Meltem'e tüm olanları sanki bir at yarışını radyodan anlatan spiker gibi coşkuyla aktarıyor. Tüm bu olanları yaşadıktan sonra, "her gecenin, bir gündüzü olduğunu" bir kez daha görüp, yaşamı buram buram soluyarak ve içime çekerek, mutluluğu tatmamak olası mı?

Rotamız 150 derece. Rüzgar giderek artıyor. Dalgalar yine bizimle aman vermez bir kovalamacaya girişti, çünkü güneye doğru ilerlediğimizden anakaranın poyraz korumasından iyice uzaklaştık.

Aslında Ege'de öğleden sonraları hep böyle oluyor. Bu nedenle seyri olabildiğince öğlen saatlerine kadar bitirmek gerek. Sancak pusulamızdaki önemli sapmanın farkına hala varmamış olmam yine işimizi adam akıllı zorlaştırıyor. Sürekli Midilli Adası'na doğru sapıyoruz. Eski ve sadık dost pusulanın böyle bir ihanetini bunca yıllık denizcilik yaşamımda hiç görmedim. Şunun nedenini bir bulsam dünyalar benim olacak. Navigasyon hesabıma göre Bademli'ye kadar 3,5 saatlik bir yol var. Sintinedeki su birikintisi de işi iyice güçleştiriyor. Tüm çabalarıma karşın bu bozukluğu kaldığımız limanlarda ne kendim onarabildim ne de başkasına yaptırabildim. Bir an acaba Dikili'ye mi girsek diye tereddüt ettim. Zaman kaybetmek istemiyorum, ama güneybatıya sürüklenmemiz 7-8 Beaufort'a erişen poyrazın ve kuvvetli akıntının etkisiyle artıyor. Hava iyice karardı. Dikili'nin ışıkları 15 mil kadar uzakta güçlükle seçilmeye başladı. Tramolalar sonundaki rota sapmalarıyla çok zaman kaybettiğimiz açıkça ortada. Saat 18:00'de Dikili'yi bordaladık. Güvercin kayalığı ile Garip Ada'nın arasından Bademli Körfezi'ne girmek isteğindeyim. Bunu bu koşullarda pusula kerteriziyle yapmak ne yazık ki olanaksız. Direkt göz görmesiyle yapmak gerek, ama bakalım karanlıktan görmeyen ve tuzdan yanan gözlerim buna ne kadar izin verecek? İyice hız kesip yalnız motorla dikkatlice sokulmak acaba daha mı doğru olur? Ancak şiddetli akıntı buna izin vermiyor, tekneyi sürekli güneye sürüklüyor. Girişi hiç tanımadığımdan, Garip Adanın güneyinden dolaşıp körfeze orsa seyriyle (yelken seyrinde rüzgarı karşıdan alarak gitmek) girmeyi yeğliyorum. Garip Ada'nın Güney Burnu'nu iskeleden bordaladık. Kuzey yönde Garip Ada ile Kalem Adası'nın arasından 20 derecelik orsa seyriyle körfezin girişindeki deniz Feneri'ni de iskeleden bordaladık. Körfezin içine zifiri karanlıkta süzüldük.

Haritada körfezin derinlikleriyle ilgili hiç bir işaret yok. Derinlik-ölçerle (sonar) pek yavaş ilerleyip iyice dikkatli olmak gerek. Saat 19:40 oldu. Hava tamamen karardı. Önce ana yelkeni indirdim. Körfezin kuzey dibinde bir köyün ışıkları seçiliyor. Acaba oraya mı gidilecek, yoksa körfezin güneybatısında demirlemiş Hollanda ve İngiliz yelkenlilerinin yattığı koyda mı demirlesek? Cenovayı da mayna ettim. Koyun arkasındaki tepe çok alçak. Bu nedenle koy çok sert poyraz alıyor. Bu rüzgarda demirimizin taramaması olanaksız. Çok dikkat ve ihtiyatla Körfezi'n köy ışıkları seçilen kuzey dibine doğru ilerliyoruz. Oraya doğru giren bir yelkenli bizi yüreklendirdi. Ancak hava tamamen karanlık olduğundan nereden gittiğini tam saptayamadım. Besbelli suları iyi biliyor. Deniz pulpitten (teknenin başı) iskandil alarak (ağırlıkla derinlik ölçerek) bana yol göstermeye çalışıyor. Silyon lambamız (teknenin direğindeki gece lambası)

önümüzü pek az aydınlatıyor. 2 mil kadar ilerde uzun ve çok alçak bir mendirek belirdi. Mendireğin arkasına sanırım batı yanından girilecek derken çok yavaş ilerlediğimizden yumuşak bir zemine hafifçe oturduk. Tornistanla (tekneyi motor gücüyle geriye doğru hareket ettirmek) kolayca çamur zeminden kurtulduk. Acaba direği mendireğin arkasında görünen deminki büyük yelkenli mendireğin arkasına hangi noktadan girdi? Mendirekten açılıp üzerinde bir geçit arıyoruz. Ama zifiri karanlıkta hiçbir şey seçilmiyor. Oysa girişin bir feneri olması gerekmez mi? Mendireğin üzerinde kesinlikle bir geçit olmalı, çünkü seçebildiğim kadar arkasında uzun direkli 5-6 tekne var. Mendireğin girişini bulmaktan umudu kesince Körfezi'n güneybatısına demirlemiş yabancı bayraklı teknelerin yanına döndüm. İngiliz bayraklı görkemli bir Hallberg-Rassy-42'nin iskele yanına demirledim. Biraz ötede iskele yanımızda demirli Hollanda yelkenlisinden (bir İsveç yapımı Najad-39), şişme botla İngiliz yelkenlisine gidip geliyorlar. Derinlik ölçer 4,5 m. gösteriyor. Demirimiz sert poyrazla taramaya başladı bile. Ancak teknenin kıç livarında köşe bucağa saklanmış ikinci çapayı da bulup atarak demir tutturabildik. Canımız karaya çıkıp kendimize güzel bir ziyafet çekmeyi çekiyor, ama saat 21:00 oldu. Bu karanlıkta yollarını bilmediğimiz bir yerde lokanta aramak abes. Kaldı ki demirlerin tutacağı da şüpheli. Teknedeki kumanyamızla yetinip, yatıp uyuduk.

Sabah saat 3:00'te teknenin eskisi gibi yalpalamadığını (iki yana sallanma) hissederek uyandım. Güverteye çıkınca demirlerin pek sert rüzgar ve akıntıya dayanamayıp taradıklarını (deniz dibinde sürüklenerek yer değiştirmek) gözledim. Funda yerimizden 150 metre uzaktaki kıyıya 15 metre kala sazlıklı çamura oturmuşuz. Deniz her zamanki gibi pek derin uyuyor. Onu uyandırmadan çamur tabandan kurtulmaya çalışıyorum. Epeyce uğraştıktan sonra motor gücüyle çamurdan kurtulup demirleri aldım. Yanaşacak bir rıhtım bulmak için Körfezi'n çevresini dört dönüyorum. Hangi kıyıya yaklaşsam derinlik ölçer alarm veriyor. Yanaşılacak yer yok. Teknenin karinasını berbat etmeye de hiç hevesli değilim.

Sonunda işin ciddiyetinden dolayı Deniz'i uyandırdım. Pruvaya geçti, iskandil alıyor. Körfez'in güneyinde lokantaya benzer binalar var. Oraya yanaşmayı da denedik. Boşuna. Oralar da sığlık. Bu kez körfezin kuzeyine doğru gidiyoruz. Önceden olduğu gibi alçak ve uzun mendirek geçit vermiyor. Çaresiz eski funda yerimize döndük. Yeniden çift çapayla demirliyoruz. Denizin dibi balçık, ama galiba demir tuttu. Bu durumda dalıp demiri bir yere tutturmak gerek, ancak

bu karanlıkta olanaksız. Yeniden yatıp uyuduk. Sabah ola, hayır ola!

Ertesi sabah uyanınca kendimizi aynı sazlık balçığa oturmuş bulduk. 1 mil kadar uzakta Kalem Adası'yla anakara arasında balıkçı tekneleri görünüyor. Yanımızdaki İngiliz teknesinin sahibi ise seslenerek kuzeydeki mendireğin arkasına girebileceğimizi söylüyor, ancak çok sert hava nedeniyle bize yardım etmek isteyen adamla doğru dürüst konuşmak olanaksız.

Sonunda güneydoğudaki balıkçı teknelerine yanaşmaya karar verdim. Yanlarına varıyoruz. Bunlar dört tane 20'şer metrelik balıkçı teknesi. Üstüste körfezin girişine yakın bir rıhtıma yanaşmışlar. Üstlerine yanaşıp yanaşamayacağımı sorduğumda, büyük bir konukseverlikle pek tabii deyip ipimi tutup bağlıyorlar. Hepsi Rizeli, dost canlı gönül insanları. Teknelerini pırıl pırıl rengarenk boyamışlar. Eşleri ve çocuklarını da birlikte alıp iki hafta önce Bademli'ye varmışlar. Aramızda hemen koyu ve candan bir diyalog kuruluyor. Öteden beriden konuşuyoruz. Öbür bir çok profesyonelin aksine, denizi hobi amaçlı kullanmalarına hem şaşırdım hem de çok hoşuma gitti doğrusu.

Benim baba yanımın silme Trabzonlu olduğunu öğrenince, keyiflerine diyecek kalmıyor. Hatta Trabzon Boztepe'de babam ve amcamın adlarının verildiği caddeleri bile biliyorlar. Duygulandım doğrusu. Bu keyiflerini bozmamak için geçmişin karanlıklarında kalmış ve kalmasını candan dilediğim şu talihsiz Karadeniz anektodunu onlara anlatmıyorum tabii: Trabzonlu Baba ölüm döşeğinde oğullarını başına toplamış: "Ha uşaklar bakin pakayum buraya" demiş.

"Size bi pok birakmayrum ama Rizeli'den de dost birakmayrum" dedikten sonra gözlerini şu geçici dünyaya yummuş!

Bu uydurulmuş anektodu yalnızca bir latife olarak araya sıkıştırdığım için tüm Rizeli dostlardan özür dilerim ve hepsini tenzih ederim. Biliyorum ki, ölen Trabzonlu baba ile anektodun içindeki bu talihsiz düşünce de yüzyıl önce çoktan ölüme mahkum oldu bile.

Rizeli balıkçı dostlar iki haftadır orada havanın kalmasını

bekliyorlarmış. Bize de:

"Bu havada sakın yola çıkmayın" diye ısrarla telkinde bulundular. Ben de onlara:

"Havanın kalmasını herhalde yaz bitene kadar beklersiniz" diyorum. Ama dediklerine uyarak o günü Bademli'de geçirdik. İçlerinden makinist olan Ömer Reis mazot filtremizi hiç karşılıksız olarak onardı. Su birikmesini ise İzmir'de keçe bulup değiştirerek önlemeye karar verdik.

Tekneyi güvenli ellere, balıkçı dostlara emanet edip, tüm günü hemen karşımızdaki küçük ve şirin Kalem Adası'nın büyüleyici koylarında denize girerek, şişme-botla gezerek ve balıkçılıkla geçirdik. Ayrıca deniz kıyısındaki çamur banyosu yapılan doğal sıcak su kaynağını gezdik.

Deniz, akşam katlanır bisikletiyle balıkçı dostların tarif ettiği 7 kilometre uzaktaki benzinciden ve bakkaldan yakıt ve yiyecek almaya gitti. Gittiği yer bir gece önce bir türlü giremediğimiz mendireğin arkasındaki küçük köy. İki saat geçmesine karşın gelmemesi beni meraka düşürdü. Onu tam aramaya çıkacakken uzaktan elinde bisikleti yürüyerek geldiğini gördüm. Zavallı Deniz'in başına gelmedik iş kalmamış. Doğru dürüst bir yol olmadığından bisikletle çok güçlük çekmiş. Mazot tenekelerinin kapakları sıkı sıkıya kapanmadığından üstü başı ve elindeki tüm yiyecekler, mazota bulanmış. Dönüşte yolu kaybederim diye de oldukça endişelenmiş. Neyse bu vartayı da oldukça zararsız atlattık sayılır!

Bademli Körfezi gibi yerli yabancı sayısız teknenin kaldığı bir turistik yerde yakıt bulunmayışı, deniz araçlarına verilen önemi göstermek açısından düşündürücüdür. Bozcaada dışında hemen her limanda (Silivri, Çanakkale, Gelibolu, Çeşme dahil) aynı eksikliği yaşadık. Genelde ülkemizin tüm kıyıları yakıt bakımından (İstanbul ve çevresi bile dahil) denizciye sırtını dönmüş durumdadır. Bunun başlıca nedeni, deniz araçlarının yakıt satımından fazla kazanç sağlanmadığı şeklindeki çarpık düşünce biçimidir. Gerçek böyle olsa bile, ilgili kamu ve tüzel kuruluşların, artık her şeyin getiriyle ölçülmemesi gerektiği bilincine varmaları ve bunu bu işten para kazananlara

yaptırımlar uygulayarak kabul ettirmeleri gerekir. Deniz aracına olabildiğince yardımcı olmak, dünyanın her yerinde vicdani ve yasal bir sorumluluk olarak tartışmasız kabul görmüştür. Öyleyse benzinci getiri sağladığı denizciye bu yaşamsal servisi vermeye yasal yoldan zorunlu kılınmalıdır. Hatta bu görevi, tekel olarak içki ve sigara üretip milletini zehirlemek yerine, devlet üstlenmelidir.

21 Temmuz sabahı 9:30'da Rizeli dostlarımızın yola çıkmayın diye dayatmalarına karşın, güzel Bademli'den vira ettik.

"Ha bu küçuk tekneynan bu işu nasil başaracaksinuz?" dedi durdular. Zaten yelken donanımımızı görünce kuşkuları büsbütün artmıştı. Yelkeni ilk çağlardaki durumuyla algılıyor gibiydiler. Kürekle Karadeniz kıyılarımızdan Rusya'ya gidip gelen dedelerini unutmuşa benziyorlar. Bu gezinin dönüşünde bana eşlik eden ve birkaç saat içinde benden yelken kullanmayı öğrenip üçüncü saatte bana öğretmeye soyunan Ahmet Uz Kaptan bile diyordu ki:

"Şu balıkçılara her zaman söylüyorum, teknede yelken donanımınız olmalı diye, ama hiç birine kabul ettiremedim." Ben yelkencilikte dünya şampiyonluklarında önemli dereceler almış balıkçılar tanıyorum (İbrahim ve Mülayim Kakış biraderler vb.). Ahmet Kaptan'ın bu fikrini onların bile uygulayacaklarını sanmam. Biz ulusca yakıt tüketmekten her halde zevk alıyoruz. Çok lüks otobüslerle dolu karayollarımız bunun somut bir örneği. Avrupa Birliği ülkeleri bizim 20 otobüsle baş döndürücü giderler ve yakıt tüketimiyle gerçekleştirdiğimiz taşını, elektrikle işleyen bir trenle, hiç yakıt harcamayıp çevreyi kirletmeden, çok daha rantabl olarak başarıyor. İşte aynı durum denizlerde de farksız. Motorlarının beygir gücü en baş övünç kaynağı olan motor-bot, gület ve balıkçı teknesi sahiplerimiz, ülkenin enerji kaynaklarını ne zamana kadar sınırsızca tüketebileceklerine inanıyorlar? Enerji kaynağı uğruna en acımasız savaşların yaşandığı ve daha da yaşanacağı dünyamızda, bu çarpıklığa karşı ilgili kuruluşlar ne zaman yönlendirici rol oynayacaklar? Örneğin kısmen uygulanan yelkenli tekneye vergi muafiyeti sağlamak gibi. Ya da denizcilik açısından balıkçıların haklı gereksinimlerine (limanlarda yakıt sağlanması, deniz haritası ve deniz trafik işaretlerindeki eksikliklerin giderilmesi, vb.) ne zaman çözüm getirilecek?

Kimbilir belki de zihnimde yüce ozan Yahya Kemal'in şu dizeleri hiç eksik olmadığı için;

Kalem Adası'yla anakara arasındaki dar boğazdan yelken altında hızla açık denize açıldık:

DENİZ TÜRKÜSÜ

Girdiğin aynada, geçmiş gibi diğer küreye,

Sorma bir saniye şüpheyle, sakın: "Yol nereye?"

Ayılıp neş'eni yükseltici sarhoşluktan,

Yılma korkunç uçurum zannedilen boşluktan!

Duy tabiatte biraz sen de ilah olduğunu,

Ruh erer varlığının zevkine duymakla bunu

Çıktığın yolda, bugün, yelken açık, yapyalnız,

Gözlerin arkaya çevrilmeyerek, pervasız,

Yürü! Hür maviliğin bittiği son hadde kadar!...

İnsan alemde hayal ettiği müddetçe yaşar.

Haritada işaretli hem ada hem de kara tarafındaki serpinti kayalara bindirmemek için, önce Boğaz'ın tam ortasından, Ege'ye çıkarken ise 235 derece ile seyrediyoruz. Biraz güneydeki tüm denizcilerin pek tehlikeli diye nitelendirdikleri Çandarlı Körfezi geçişi bu sert havada beni düşündürüyor. Uğur Albulak da cep telefonum aracılığıyla bu geçişle ilgili oldukça karamsar uyarılar yapıp duruyor.

Günlerdir saat 14:00'e kadar rüzgar sürekli esti durdu. Saat 14:00'ten

sonra giderek 6-7-8 kuvvetine çıkıyor. Öyleyse sert havalarıyla dillere destan Çandarlı Körfezi'ni öğle saatlerine kadar aşsak iyi olacak. Aslan Burnu 15 mil uzaklıkta. Sürekli 195 derecelik bir rota tutturabilirsek 3 saatten önce orada oluruz. Bu dereceyle seyir sırasında tramolalara gerek yok. Rüzgarı iskele kıç omuzluğumuzdan alıp -o sırada farkında olmadığım- ama doğru değer gösteren iskele pusulamla hatasız ve hızla yol alıyoruz. İskeleden Kız Kulesi Adası'nı bordalayıp hızla kötü şöhretli Çandarlı Körfezi'ne girdik. Hava pek sert değil. Acaba bu, fırtınadan önceki sessizlik mi? Gökyüzü öyle göstermiyor, ama denizin sağı solu olmaz. 1,5 saat kadar yol aldıktan sonra Aslan Burnu görünmeye başladı. Yeni Foça'ya girip zaman kaybetmek gereksiz. Aslan Burnu'nu bordalayınca rotayı Yeni Liman'a 180 dereceye çevirdim.

Neyse, hakkında en çok karamsarlıklar yaratılan Çandarlı Körfezi'ni, öbür bölgelerin hepsinden daha kolaylıkla geçtik. Dedim ya denizin gerçekten sağı solu olmaz! Saat 12:30'da uzaktan açıkça seçilen Orak Adası'nı bordaladık. En son tarihli olmasına karşın haritada Yeni Liman'da kalınacak bir yer olduğuyla ilgili hiçbir kayıt yok. Rüzgar 4 kuvvetinde esiyor. Deniz, saat 14:30'da limanın mendireğini güçlükle saptadı. Ne de olsa genç gözü; o da olmasa işim yamandı diye düşünüyorum.

Yöre halkının meraklı bakışları arasında, ufacık ama poyraza karşı çok iyi korunmuş Yeni Liman'ın rıhtımına yanaştık. Orada 1 saat kadar dinlenip, limanın dışında yüzdükten sonra, kıyıdaki bakkaldan kumanyamızı aldık. Alışıldığı gibi benzinci burada da yok. Bir balıkçının kayık gibi küçücük teknesinin 7 litrelik mazotunu, tüm ısrarlarıma karşın bir kuruş karşılıksız verişi göz yaşartıcı. O yakıtı bulamasak, belki de yola devam edemeyecektik.

Saat 15:40'ta Yeni Liman'dan "vira Bismillah". Hava her öğleden sonra olduğu gibi yine iyice sertledi. Kara Burun'u bordalayınca Ildır Körfezi'ne 15 milimiz kalacak. Yeni Liman'da telefon etme olanağı bulamamıştım. Cep telefonu ise Bozcaada'dan beri hat çekmiyor. Sürekli Yunan Telekomu çıkıyor ve beklememizi öneriyor. Telsizle bağlantı kurmak da tüm Ege'de olduğu gibi olanaksız. Yani kısacası iletişim Allah'a emanet. Oysa İzmir'de beni geçen bayram villasında çok sıcak bir konukseverlikle ağırlamış eski arkadaşım Onur Yetkin'le konuşmam gerek. Kıyıyı izleyerek hızla Kara Ada'ya doğru iniyoruz. Onur'un yazlık evi Ildır Körfezi'nin kıyısında bir yerde. Onunla daha

önce İstanbul'dayken konuştuğumuza göre bizim tekneyi onun yelkenlisinin yanına bir yere bağlayacağım, ama o yerin adını bir türlü anımsayamıyorum. Bir yerlere yazmıştım ancak bulamadım. Acaba Çeşme'ye mi gitsek? Bu ikilemde dikkatim büsbütün dağılmasın diye, iletişim aygıtlarının tümünü bir yana bırakıp yola konsantre olmaya çalışıyorum. Karşımızda bir ada kalabalığı var. Önce adeta bir slalom yaparcasına onlardan sıyrılmalıyız. Haritanın gösterdiği kayalar ise oldukça tehlikeli. Aralarından bu karanlıkta geçmek kolay bir iş değil! Deniz'in harita üzerindeki pek değerli yardımlarıyla, Mercan Geçidi'nden Ildır Körfezi'ne girdik. On beş dakika sonra cep telefonum çekmeye başladı. Karşıma Onur'un kızı Banu çıktı. Ona:

"Biz Ildır Körfezi'ndeyiz. Babana haber ver, hemen beni arasın" dedim. Hava tamamen karardı ve sertledi. Saat ise 20:00 oldu. Rüzgar poyraz'dan 6-7 kuvvetinde esmeyi sürdürüyor ve 12 saattir aralıksız dümen tutuyorum. Denizdeki koyunlar sürüler halinde üstümüze saldırıyorlar. Artık gücüm giderek azalıyor. Birazdan telefonda Onur belirdi. O aramadan ben dümeni 270 dereceye kırmış Toprak Adası'nın kuzeyine günbatısına gidiyordum. Onur Çeşme'ye yöneldiğimi öğrenince:

"Hava karardı. Oralar görünmeyen ve haritada gösterilmemiş kayalarla doludur. Çeşme'de işin ne? Biz Ilıca'dayız derhal Ilıca'ya geri dön "diye kıyameti koparıyor.

Hava zifiri karanlık. Haritaya göre ise Ilıca'da liman olamaz. 1,2 mil batısında yıldız Burnu'nda liman var. Onur acaba orayı mı kastediyor? Onur'la mükerreren konuşuyoruz, ancak o zamana kadar aramadığım için öyle küplere binmiş ki, ağzına geldiği gibi bağırıp çağırıyor. Bu nedenle ne dediğinden bir şey anlayamıyorum. Hiddetinden o da benim dediklerimi anlamıyor. Bu anlaşmazlığın bir nedeni de haritadaki bazı yer adlarıyla yerli halkın alışıp kullandıklarının farklı olması. Örneğin "Toprak Adası bir haritada "Toprak" öbüründe "Alev" olarak gösterilmiş. Onur ise adaya başka bir ad veriyor. Ayrıca 1/100.000'lik ölçekli haritada "Altın Yunus" hiç gösterilmemiş. Yalnız 1/25.000'lik haritada var. Buna benzer harita hataları da Onur'la anlaşmamızı büsbütün güçleştiriyor. Onur:

"Büyük bir rüzgar pervanesi gördün mü?" diye soruyor.

Bir saat kadar önce görmüştüm, ancak onu yeniden bulmam çok zor!

Saat 21:30 oldu. Birden aklıma bir fikir geldi: Son bayramda Dalyanköy Limanı'ndan satın almak istediğim bir yelkenliyle çıkıp deney gezisi yapmıştık. Oradan anımsadığıma göre, Liman'ın girişinde Turgut Reis'in heybetli bir heykeli ve girişin biraz doğusunda terkedilmiş bir fabrikaya benzer bir yapı vardı. İşte ben de Ildır Körfezi'nin güney kıyısını yalayarak fabrikayı ve ona göre, Dalyanköy Limanı'nın girişini bulmaya karar verdim. Onur'a dedim ki:

"Ben Turgut Reis'in heykelinin bulunduğu Limana gidiyorum." Bunu duyan Onur kelimenin tam anlamıyla zıvanadan çıkıp köpürdü.

"Sakın oraya gideyim deme " deyip, ağzına geldiği gibi sövüyor. Sonradan anlaşıldığına göre o vaveyla içersinde, Bodrum'daki Turgut Reis'e gitmek niyetinde olduğumu sanmış.

"Orada görüşürüz " dedim. Kararlı olduğumu anlayınca:

"Ne halin varsa gör. Allah yardımcın olsun" deyip daha fazla sesini çıkartmadı.

Onur'dan da yarar olmadığına karar verince, artık her şey Deniz'in keskin genç gözlerine kaldı. Şu geçen bayramda Dalyanköy Limanı'na girmek için işaret olarak başvurduğum terkedilmiş fabrikayı bulmalıyız. Uzakta büyük bir otel görünüyor. Her halde Altın Yunus'tur diye düşündüm. Otelin Limanı'nı ararken kayalık bir zemine oturduk. Tam o sırada da telefon geldi. Almanya'dan Karhan arıyor:

"Nasılsınız?" diye soruyor.

"Harikayız! Gideceğimiz yere vardık birazdan sizi ararız" dedim, güçlükle.

Biraz uğraştıktan sonra tekneyi sert zeminden kurtardım. Otelden gevrek kahkahalar ve yoğun bir rakı kokusu yayılıyor çevreye. Orada olmayı ne kadar isterdim diye düşündüm kendi kendime. Kafamın biraz ferahlamaya çok ihtiyacı var. Neyse küçük körfez poyraz'a oldukça kapalı olduğundan teknede hasar yok. Deniz'in yorgunluktan gözleri kapanıyor, pür dikkat eski fabrikayı arıyor.

"Aman Deniz ha gayret. Umarım az kaldı" diyerek pulpitte gözlerini dört açmış Deniz'i yüreklendirmeye çalışıyorum. Navigasyon hesabıma göre fabrika birazdan karşımıza çıkmalı. Epey sonra Deniz coşkuyla seslendi:

"Baba, Baba, fabrikayı gördüm."

Heyecanla yerimden fırladım. Başüstüne doğru bir çırpıda koştum. Gerçekten metruk fabrika, kapkara bir hortlak gibi, iskele baş omuzluğumuzun hizasındaki tepenin üstünde, tüm heybetiyle belirdi. Bunun üzerine sarılıp Deniz'i öpüyorum.

Saat 23:10'da Turgut Reis'in görkemli heykelinin hemen önüne yanaştım. Artık yorgunluktan yerimden kalkıp halatlarımı bağlayacak halim bile yok. Deniz'e kıyıdan yardım ettiler de, halatları bağlayabildi. Ancak kıyıdaki yerli denizcilerin soru yağmuru dinmiyor:

"Nereden geliyorsunuz? Ne kadar kalacaksınız?" gibi.

Onlara tam 14 saattir dümen tuttuğumu ve bir şeyler yiyip içmeden ve Onur'la konuşmadan sorularını yanıtlayamayacağımı uygun ve ciddi bir dille belirtince, sorular birden kesildi. Onların tüm düşündükleri benden alacakları kalış parası! Deniz ve ben ise yaşamımızı sürdürme derdindeyiz. Aslına bakılırsa ikisi de aynı kapıya çıkıyor, ama o anda bizim durumumuzun daha kritik olduğu kuşkusuz. Böyle durumlarda tüm dünyadaki liman ilgililerinin denizden gelene kolaylık ve ilgi göstermelerini istemek her halde büyük bir lüks beklemek değildir. Zaten üç tane kaptanlık ehliyetimden birisi olan Alman ehliyetimin (öbür ikisi Türk ve İspanya'da yaptığım ikinci Alman ehliyetim) üzerinde kalın harflerle: "Bu ehliyetin sahibine yardımcı olmak her

liman ilgilisinin vicdani ve yasal görevidir" cümlesinin yazılmış olması da bunu somut olarak kanıtlıyor.

Dalyanköy'ün şahane kıyı lokantaları, sokaklara taşmış İzmirli zenginlerle tıklım tıklım dolu. Onların içinden geçerken herkesin bize pek dikkat ve irkilerek baktığını gözlüyorum. Lüks lokantalardan birinin mutfağında balık ve içkileri ısmarladık. Tuvalete girip yüzümü aynada görünce, müşterilerin şaşkın bakışlarının nedenini hemen anladım. Aynada yüzüm tanınır gibi değil. Kar adamı gibi deniz tuzundan bembeyaz bir tabakayla örtülmüş. Deniz'le yüzlerimizi yıkayıp yemeğe oturduk. Birazdan telefonla çağırdığımız Onur'la eşi Elisabeth geldiler. Sağ salim oraya varışımızdan duydukları sonsuz mutluluk yüzlerinden okunuyor. Eski ve sevgili dostlarla başbaşa, Dalyanköy'ün büyüleyici atmosferinde, enfes bir akşam yemeği, insana yorucu gezinin tüm güçlüklerini unutturuyor. Onurlar ısrarla evlerine davet ediyorlar, ama yelkenliyi orada bırakamayacağımızdan ve yorgunluktan reddettik. Ertesi sabah tekneyle yıldız Burnu'na nasıl gideceğimizi saptadık ve onlar Ilıca'daki yazlık evlerine gittikten sonra, "Meltem & Deniz II"de derin bir uykuya daldık.

Ertesi sabah 9:30'da yıldız Burnu'nda Onur'un yelkenlisi "Bravo"ya yanaştık. Onur'larla birlikte Ilıca'daki yazlık evlerine gittik. Orada mükellef bir kahvaltı ettikten sonra, Deniz Onur'un kızları Banu ve Lale ile yazlık evde kaldı. Biz ise Onur'un İzmir'deki villasına doğru yola koyulduk.

21 Temmuz akşamı Dalyanköy'e vardığımızdan beri, aynı sert hava aralıksız olarak sürüyor. oğlum Deniz'le çok eski arkadaşım ve konukseverliklerinden her zaman pek etkilendiğim Onur Yetkin ve Eşi Elisabeth'in İzmir'deki İzmir Körfezi'ne nazır villasında ya da Ilıca'daki yazlık evlerinde kalıyoruz. Bir yandan da 19 Temmuz'da geçirdiği radius-ulna (ön-kol) osteosentezi operasyonundan bu yana durumunun çok iyi olduğu haberlerini aldığım Meltem ile Karhan'ın gelmelerini bekliyoruz. Bu arada Onur'un evinde yediğimiz ziyafetleri, yakındaki balık pazarından alıp Elisabeth'in ve yardımcısının özenle pişirdikleri ahtapottan istakoza harika deniz mahsullerini ve onların bizi götürüp çevrenin en güzel lokantalarında tattırdıkları damak zevklerini unutmam kesinlikle olası değil.

Bir gün Onur bana şöyle dedi:

"Teknenin içinde yatmaktan romatizma olacaksın. Bu gece gidip bari bizim yazlık evde kal."

"Romatizma-momatizma olmam. Ben buna alışığım" dedimse de, Onur'a laf dinletmek ne mümkün!?

"Onur, evinin iç düzenini bilmiyorum. Deniz'le birlikte her şeyi berbat eder, Elisabeth'i kızdırırız" dedimse de Onur hiçbir mazeret dinlemedi. "Onur, yatak odalarını bulamam "dedim.

"Üst katta üç tane yatak odası var. Hangisinde istersen yat." Dedi. Evin anahtarlarını bırakıp İzmir'deki evine gitti.

O gece Onur'la içkiyi iyice kaçırmıştık. Başım müthiş dönerek yanımda Deniz olduğu halde, Onur'un yazlık evine geldik. Deniz anahtarlarla kapıyı açtı. Üst kata güçlükle çıktım. Hangi kapıyı açsam bir yatak odası çıkıyor karşıma. Bari Elisabeth ile Onur'unkini berbat etmeyelim diyerek, öbürlerinden birini gözüme kestirdim. Deniz'e:

"Ben burada uyuyacağım. Sen de karşıki yatağa yat" dedim. Deniz:

"Baba kesinlikle olmaz. Görmüyor musun? Her halinden belli. Burası kız yatak odası (kızların tüm makyaj malzemeleri, iç çamaşırları vb. ortalıkta duruyordu). Ayrıca kızlar sinemadalar. Birazdan geleceklermiş. Onlar gelince ne yaparız? Ben aşağıda koltukta yatacağım." dedi.

Ben ise:

"Kimseyi dinleyecek durumda değilim. Çok yorgunum. Ne halin varsa gör!" Deyip yataklardan birine yığıldım. Daha içine girer girmez yatağa ağır ve meftun eden bir kadın esansının sinmiş olduğunu hissettim. Bu misk-i amber kokusunun etkisiyle, başım öyle bir çalkanmaya başlamış ki, beynim kafa tasımın dışında fırıl fırıl

dönüyor. Bunun etkisiyle kütük gibi sızıp kalmışım. Ertesi günü gençlerden öğrendiğime göre, Deniz kızları aşağıda yakalamış:

"Babam yukarda yatağınızda yatıyor. Dikkat edin!" Diyerek, muhtemel bir kazayı önlemiş! Yoksa, kızların ertesi sabah bana hazırladıkları mükellef kahvaltıda dediklerine göre, belki de kazara içinde yattığım yataklarına girip beni bir güzel uyandıracaklarmış! Neyse bunu da böylece hem de sonradan Elisabeth'den hiç bir fırça filan yemeden atlattık! Sonradan öğrendiğime göre hem o, hem de Onur olaylardan hemen haberdar olmuşlar. Ancak ne bana ne de Deniz'e hiç bir serzenişte bile bulunmadılar; her şey unutuldu gitti.

Karhan'la Meltem 26 Temmuz gecesi uçakla Düsseldorf'tan İzmir'e vardılar. Deniz'le onları almaya gittiğimizde, doğrusu hepimiz heyecanlıydık, ancak Meltem'i gerçekten çok iyi durumda buldum. Ne ağrısı ne de başka bir şikayeti var. Tabii kolunda alçı yok ve tüm kol hareketlerini yapabiliyor. Yalnızca 29 Temmuz'da dikişlerini alacağım. Hepsi bu kadar. Dikişlerin hepsini aldıktan bir iki gün sonra, denizde de yüzebilecek.

Meltem'le Karhan önce Altın Yunus'a, sonra da tekneyi bağladığım Dalyanköy'de yat Limanı'nın pek yakınındaki şirin Dalyan Motel'e yerleştiler; çünkü osteosentez operasyonu bir hafta önce yapıldığından, Meltem'in zaman zaman yalpa vuran teknede kalması doğru değil. Biz Deniz'le teknede kalıyoruz. Bir yandan hep birlikte tekneyle Ildır Körfezi'nin ve Çeşme'nin en güzel köşelerini geziyoruz. Burada pek konuksever davranışlarından ileri derecede etkilendiğimiz Motelin sahibi İsmet Bey ve nazik eşinin davranışları bizi olumlu anlamda gerçekten duygulandırıyor.

29 Temmuz günü Meltem'in 30 dikişini aldım. Ertesi gün ise Meltem Dalyanköy plajında operasyondan bu yana ilk kez yüzdü. Deniz onu şişme botla koyda gezdiriyor. Yüzme hareketleri kol kaslarının çalışıp, kolun atrofiye uğramaması (ufalmaması) ve sağlıklı kalması bakımından çok yararlı. Bu egzersizleri daha sonra yelkenliyle gittiğimiz Kara Ada (yerel dilde, üstünde yaşayan çok sevimli eşekleri nedeniyle Eşek Adası), Altın Yunus, Ilıca, Toprak Adası, Çeşme gibi her biri birbirinden büyüleyici, doğa harikası yerlerde de sürdürüyoruz. Beri yandan Onur, Eşi Elizabeth ve güzel kızlarıyla olan mükemmel ilişkilerimiz de sürüyor. Zaman zaman İzmirlilerin ünlü

konukseverliliklerinin somut birer örneği olan Onur'ların ve öbür dostlarımız Canan ile Remo Bellini ve Erol Güvenç Beylerin evlerinde verdikleri enfes akşam ziyafetlerine katılıyoruz. Gençler arasındaki arkadaşlıklar ise candan bir biçimde sürüyor ve gelişiyor.

Bu arada çok eski arkadaşım ve kıdemli yelkencilerden Mehmet Işık'ın (Donanmada askerlik yaptığımız İstanbul Anadolu Kavağı'na bile, zamanın ünlü ustalarından birinin yaptığı ahşap yelkenlisiyle gelirdi de, karacı topçu komutanımızdan "teknen Anadolu Kavağı'nın önünde sürüklenecek" diye fırça yerdi. Oysa Mehmet yelkenlisini şamandıraya bağlardı) Marmaris Ada Ağzı koyundaki enfes yat limanı ve otelinde yatçılara verdiği yemeğe de katıldık. Bu örnek tesislerin sahibi arkadaşımı yelken turizmine yaptığı katkılarından dolayı kutluyor ve böyle tesislerin ülkenin tüm kıyılarına yayılmasını candan diliyorum.

Deniz bir yandan Ilıca'daki Yelken Kulübünün yelkencilik derslerine katılıp, Öğretmeni Mehmet Lale Bey'in idaresinde teorik ve pratik yelkencilik bilgilerini geliştiriyor.

Yeri gelmişken yıldız Burnu'nda tanıştığımız bir Belçikalı aileden de söz etmeden geçemeyeceğim. Jan Sweerts sacdan özel yapım 13,40 metrelik yelkenlisiyle dünyayı yalnız başına 1,5 kere dolaşmış. Bu yaz çok kere olduğu gibi teknesiyle Anvers Belçika'dan Ilıca'ya gelmiş. Biz oraya varmadan kısa süre önce ise işlerini yoluna koymak için Brüksel'e gitmiş. Gitmeden önce uçakla Brüksel'den gelen eşi Agnes ve üç çocuğu ise Onur'un yelkenlisi "Bravo'ya" yanaşık olarak yıldız Burnu Limanı'nda yanımızda teknelerinde kalıyorlardı. Biz oradan ayrılıp Dalyanköy'e funda edene (demirleyene) kadar, Agnes ve çocuklarıyla birlikte olduk.

Agnes ve çocuklarının gelişinin ilk gecesiydi. Birden sert bir karayel (kuzeybatıdan esen rüzgar) patladı. Mendireğin içinde olmamıza karşın, dalgalar mendireği aşıp tekneleri eni konu yalpaya düşürmeye başlamıştı. O sırada Agnes'le henüz tanışmıyorduk. Ancak Onur bana Sweerts ailesinden epeyce söz etmişti. Ben teknede yalnızdım. Meltem'le Deniz Onur'un yazlık evinde Karhan ise yakındaki bir otelde kalıyordu. Birden dışardan heyecanlı bir kadın sesi duydum. İngilizce olarak bir şeyler söylüyordu. Hemen güverteye fırladım. Karşımda korku içinde, sarışın 40 yaşlarında sanki dili tutulmuşcasına bana bakan güzel bir yabancı kadın duruyordu. Herhalde Onur'un bana

sözünü ettiği "Agnes" olmalı diye düşündüm. "Ne istiyorsunuz?" diye sordum.

"Ben denizcilikten hiç anlamam. Yanımda üç çocuk var. Dalgaların teknemin halatlarını koparacağından çok korkuyorum" diyordu. Halatlarını esasen daha önceden gözlemiştim. Jan onları gerçekten çok usulüne uygun ve sıkı bağlamıştı. Agnes'e durumu açıklamaya çalıştımsa da ikna olmadı. Adeta korkusundan sıkım sıkım sıkılıyordu ve ne yapsam kendisini bu endişelerden kurtaramıyordum. Teknesine atlayıp karadan ek bir iki koltuk daha aldım. Kendi halatlarımı gösterip onunkilerden çok daha zayıf olduklarını söyledim. Heyecan içindeki kadıncağızı biraz olsun yatıştırabilmiştim.

Hangi akla yelken olarak bilinmez ama daha sonra Onur ve arkadaşları çoğunlukla kısacık ve daracık bir 'jeans' şortla dolaşan Agnes'in bacaklarına kesik olduğum gibi abuk subuk dedikodular çıkarmışlar ve bu yersiz dedikoduları içki masalarında filan eğlence konusu yapıyorlarmış! Daha sonra bu savlarını yüzüme karşı söylemek cesaretini bile gösterdiler. Bunun üzerine tabii gerektiği biçimde ağızlarının payını vermiştim. Doğal olarak bunların hepsinin uydurma olduğu sonradan gün gibi ortaya çıktı. Böyle hiçbir temele dayanmayan savlar, bende hep Orhan Veli'nin şu dizelerini çağrıştırır:

DEDİKODU

Kim söylemiş beni Süheyla'ya vurulmuşum diye?

Kim görmüş, ama kim, Eleni'yi öptüğümü,

Geç bunları anam babam geç;

Geç bunları bir kalem;

Bilirim ben yaptığımı.

Ya o, Mualla'yı sandala atıp,

"Ruhumda hicranını" söyletme hikayesi?

Ancak benim burada asıl anlatmak istediklerim bu dedikodular filan değil. Esasen dedikodudan oldum olası hiç hoşlanmam. Asıl söz konusu etmek istediğim, Sweerts ailesinin kendi içlerinde ne denli insancıl bir sosyal yapıya sahip olduklarıdır. Onlarla olan birlikteliğimiz iki hafta sonra Brüksel'den dönen Jan'ın tekneleriyle onlar İzmir'e doğru vira edene kadar sürdü. Sweerts'ler çocukları olmadığından, üç çocuklarını da yelkenlileriyle gezdikleri ülkelerden edinmişler. Bunlardan biri İzmir doğumlu 7 yaşındaki (o zaman yıl 1996) büyük kızları Lale hem dilbazlığı hem hamaratlığı hem de dikkat çekici güzelliğiyle büyüyünce başarılı bir kişilik olacağa benziyor. Onu iki aylıkken İzmirli ana-babasından 'adopte' etmişler. Belçika'da doğup büyüdüğünden kız tek kelime Türkçe bilmiyor. Birkaç kelime öğreteyim diye uğraştımsa da, hiç ilgilenmedi. Endüstri mühendisi olan Babası Jan ise bildiği öbür beş dil yanında Türkçe'yi de öğrenmiş bile. Vietnam'dan çocuk edindikleri öbür kızları Mui 6 yaşında ve Afrika'dan evlat edindikleri oğulları Tui ise 7 yaşında. Aile bir araya gelince Birleşmiş Milletler toplantılarından bir kesiti anımsatıyorlar. Bu insan sevgisi dolu aileyle Ildır Körfezi ve çevresinde yaptığımız unutulmaz geziler, tatlı anılar olarak belleklerimizde kaldı; çünkü öbür nedenler yanında bu çiftin Belçika'da resmen nüfuslarına geçirttikleri çocuklarına tam bir ana baba ciddiyeti, şefkati ve sevgisiyle yaklaştıklarını görerek gerçekten olumlu biçimde etkilendik. Agnes ve Jan çocukların her türlü gereksinimleriyle en ince ayrıntısına kadar ilgileniyorlar. Örneğin çocukları her yıl en az bir kere ana babalarına götürüyorlar. Ancak o yıl Lale'yi İzmir'deki annesine götürdüğünde, Lale'nin annesi kızını ve Agnes'i evinden içeri bile almamış! Benim kızım-mızım yok diye onları kapıdan savmış. Pes doğrusu. İnsan bu denli insancıl bir yaklaşım karşısında, böylesine ilkel ve toplum dışı bir davranışa şaşıp kalıyor! Yunuslar bile aile üyelerinin birinin öldürülmesi durumunda, öldüren denizcinin peşini bırakmayıp ağlaya ağlaya teknesini izliyorlarmış, ta ki ailenin geri kalan üyeleri de öldürülene kadar. Bunu bu işi yapıp sonra da çok pişman olan bir çok balıkçıdan dinlemişimdir.

Çocuğu olmayan ailelerin ülkemizde de çocuk edinmeye niye daha sık olarak baş vurmadıklarını anlamakta güçlük çekiyorum. Kanımca bu pek insancıl ve her yönüyle yararlı örnek bir davranış biçimidir. Dünyada milyonlarca açlıktan ölen çocuk varken, tüp bebek filan gibi yabancı döllerle yapay yollardan üretilme ve nüfus arttırıcı çocuklara neden daha çok itibar ediliyor anlayamıyorum. Üstelik çocuk edinmenin hümanizmayı çok derinlemesine benimsemiş İslam kurallarına ters düşebileceği de kesinlikle düşünülemez. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu yüce önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün

ise manevi çocuk edinmeye ne denli önem verdiği hepimizce bilinir.

Ildır Körfezi tehlikeli kayalık bölgeleri dışında, (suları iyice tanımayanların ayrıntılı bir hatta birkaç deniz haritasını elden düşürmemelerini önemle salık veririm.) ideal bir yelkencilik, sörfçülük ve teknecilik reviri. Kıyılarındaki büyüleyici adalar, körfezler mükemmel turistik tesislerle, insanın sıkılmadan kalabileceği bir güzellikler beldesi. Gel gelelim gelişimizde bize eşlik etmekten hiç geri kalmayan sert ve fırtınalı havanın, Temmuz-Ağustos aylarında yörenin eksik olmayan bir özelliği olduğu herkesçe biliniyor. 3 Eylül Salı günü oralardan ayrılmamdan bir hafta öncesine kadar, arada birkaç gün dışında, rüzgar sürekli 4-8 Beaufort gücünde esti durdu. Hemen her gün saat 14:00'ten sonra ise havanın hırçınlığı giderek artıyordu. Yörenin yerlilerinin dediklerine göre, temmuz-ağustos aylarında hava hemen her yıl böyle oluyormuş. Oralıların bununla ilgili bir de deyişleri var: "Ege'de teknecinin yazı eylül gelip, yöre tenhalaşınca başlar." Bunu duyunca demek alınyazısı tersliklerle dolu denizcinin, Çeşme'ye ve kuzeyinde kalan Ege kıyılarına özgü kaderi de böyle yazılmış diye düşünüyorum! Çeşme'nin güneyinde Akdeniz'e kadar ise temmuz ağustosun bu denli sert geçmediği de bilinen başka bir gerçek (bkz. "Denizcinin Yazgısı ve Ucuz Çareleri" adlı öykü).

Çocukların Almanya'daki okulları 12 Ağustos'ta açılacağından ve Karhan'ın da oradaki muayenehanemizi yürütmek için başına geçmesi gerektiğinden, üçünün birlikte Düsseldorf'a dönmeleri gerekiyor. Ayrıca dönüş için İstanbul'a doğru kuzeye çıkacağımdan ve yörede kuzey rüzgarları hakim olduğundan, akıntı ve rüzgara karşı böyle bir tırmanışı yalnız başıma yapmayı gözüm pek kesmiyor. Kaldı ki aşırı yorulmaktan ve nemden artık dizlerim de şiddetle ağrımaya başladı. Bu durumda sert havanın kalmasını beklemekten başka çıkar yolum yok. Zaten çevre denizcileri de israrla bu seyri asla yalnız yapmamamı öneriyorlar. Yalnız gündüzleri yol almak koşuluyla, İstanbul'a kadar bana altı gün (280-300 mil) yeterli. İş ki şu hırçın hava biraz olsun durulsa!

En sonunda Karhan ve çocukların Düsseldorf'a gitme zamanları geldi çattı. 5 Ağustos Pazartesi sabahı dönmek istiyorlarmış. Ben ise dönmeleri için bu tarihin erken olduğu kanısındaydım. Oyun bozanlık yapmayıp dönüşü pekala 10 ya da 11 Ağustos tarihine erteleyebilirlerdi. Oysa Karhan benden habersiz dönüş biletlerini 5 Ağustos pazartesiye ayırtmış bile. Uçak İzmir Havaalanı'ndan saat

10:00'da kalkıyormuş. Gidişlerini hiç değilse 10 Ağustos'a ertelemek için aklıma bir çıkar yol geldi: Pazartesi sabahı teknede erkenden uyandım. Karhan'ın kolayca binebilmesi için özel izinle Dalyanköy Limanında rıhtıma yanaştırdığımız "Meltem & Deniz II"nin baş-kıç halatlarını biraz gevşetince, iskeleden iten akıntıyla tekne karadan m. kadar açıldı. Birazdan Karhan ve Deniz uyandılar. Tabii Karhan bu durumda karaya çıkamıyor. Bu koşullarda, uzun süren bir pazarlığa tutuştuk.

"Biletleri erteletiriz" diyorum. Karhan ise:

"Telefonla olmuyor" diyor.

"Ben bir çıkar yolunu bulurum" filan derken saat 9:00 oldu. Artık uçağa yetişmeleri olanaksız. Ben 10 Ağustos cumartesiye kadar Dalyanköy'de kalsınlar diye diretiyorum.

Salı günü çok kez yaptığımız gibi hep birlikte tekneyle Altın Yunus'a gidip Marina'da yetiştirilen enfes balıklı öğle yemeğinden yedik. Hem havanın çok sert olmasından, hem de Meltem'i teknede muhtemel bir kazadan korumak için gösterdiğim gayretlerden, o akşam Dalyanköy'e döndüğümüzde epey yorgun düşmüştüm. Çoğu zamanki gibi akşam yemeğini oranın dillere destan kıyı lokantalarında yiyip, içtikten sonra teknede uyuya kaldık.

Yatarken aklımdaydı. Karhan ve çocuklara pazartesi günkü geciktirme oyunumu yine uygulayacaktım. Meğerse Deniz'le benim mazot almaya gitmemden yararlanarak, Karhan onlara uçağı kaçırttığım pazartesi günü, Meltem'le birlikte İzmir'e gidip uçak biletlerini ertesi güne ayırtmış. Ne çare ki, ertesi sabah onların seslenmeleriyle uyandım. Karhan, Deniz ve iki gecedir teknede yatmakta olan Meltem, benim yorgunluktan çok derin uyumamdan yararlanarak, aralarında anlaşıp benden erken uyanıp, gürültü çıkarmadan karaya çıkmışlar. Ellerinde bavulları, rıhtımdan bana sesleniyorlar:

"Biz havalimanına gidiyoruz. İstersen sen de gel!"

Hemen yatağımdan fırlayıp onlarla sıkı bir pazarlığa giriştim. 10-15 dakika sonra üçünün de kesinlikle ikna olmayacaklarını anlamıştım. Çaresiz Onur'un külüstür ikinci arabasıyla, onları Havalimanına götürmek üzere yola koyulduk, ve Havalimanından uçağa kurulup Almanya'ya uçtular.

İçimde yalnızlığın verdiği buruk duygularla Dalyanköy'e döndüm. Biraz sonra ise Karhan'la çocukların Düsseldorf'a vardıkları haberi geldi. Şimdi artık iş başa düşüyordu. Artık ne Deniz gibi uysal ve yetenekli bir serdümenim ve tayfam vardı, ne de bu sert poyraz dineceğe benziyordu. Denizcinin bir alınyazısı "yalnızlık" ise, bir başkası sert havaların neden olduğu "ruhsal ve bedensel gerginliklerdir" ve tüm dünyada gördüğüm gibi "çok konuşma" ile "içki içme" bu yazılarını ilk ağızda gideren ortak davranış biçimleri oluyor. Bu alınyazılarının kuşkusuz başka zararsız çareleri de vardır, ama ne yazık ki, akla en çabuk gelenler bunlar oluyor. Ancak unutmamalı ki, çabuk uygulanan çareler, uzun vadeli açmazları doğurur çok kez! (Bkz. "Denizcinin Yazgısı ve Ucuz Çareleri" adlı öykü).

Havanın kalmasını beklerken, bir yandan da teknenin bazı eksiklerini gidermeye çalışıyordum. Altın Yunus Marina'nın tersanesinde gresör ve şaft keçelerini yaptırdım, ama sintinede su hala birikiyor. Bir çok hortum ve kelepçeleri yenilememe karşın, mazot sızıntısını önlemek olası değil. Bir yandan da Ildır Körfezi'nde yelkenliyle dört dönüyorum. Çocuklarla gittiğimiz limanları birer kez daha dolaşıp, oraların tadına yeniden varmağa çalışıyorum. Bu arada bana İstanbul'a kadar eşlik edecek denizci birini aradım durdum. Bu havada böyle bir geziye katılmaya ister ücretli ister amatörce yanaşan kimse bulunmuyor. Bu amaçla İstanbul'daki tanıdıklarıma da danıştım, ama nafile!

Yavaş yavaş sağ dizimde gittikçe artan ağrılar ve hafif bir şiş baş gösterdi. Sonradan İstanbul'da konan tanı: "Diz ekleminin iç yan bağının sinovial membranında (kaydırıcı zarında) travmadan kaynaklanan iltihap. "Darbenin ne olduğu hakkında hiçbir bilgim yok. Bence iltihap dizimi teknede aşırı yormamdan kaynaklanmış olabilir. Gece gündüz teknede kalmamdan, özellikle geceleri oluşan nemin iltihabı azdırdığı da açıkça ortada. Sonuçta birkaç gün içinde güçlükle yürüyebilir bir duruma geldim. Bu durumda İstanbul'a yalnız başıma gitmemin olanaksız olduğuna artık ben de iyice inanmaya başladım.

Bir gün Dalyanköy'de yat kaptanlığı yapan Hasan Kaptan bana şu aklı verdi:

"Tekneni ya burada bırakıp İstanbul'a git, ya da karadan taşıt." Tekneyi orada bırakmak istemiyordum; çünkü hafta sonları İstanbul'da onunla çok iyi vakit geçiriyordum. Hem daha sonra soğuklar bastıracağından, İstanbul'a götürmek büsbütün güç olur diye düşünüyordum.

Acaba karadan taşın olası mıydı? Bu işi Almanya'da Baltık DeniziKuzey Denizi arasında yaptırmıştım. Ancak Çeşme'de derin salmalı (1,65 metre) "sloop" tipinde bir yelkenliye göre uygun bir dorsey ve çekici bulunabilir miydi? Hasan Kaptan bana bir TIR bulabileceğini söylüyor. "Bu iş TIR'la olmaz, özel treyler gerekir" dedimse de, bana yardımcı olmak için İzmir'deki tekne taşıyıcılarıyla ilişki kurmamı sağladı. Daha önce bir çok tekne taşımışlar, ancak bunlar 12-14 metrelik motor-yatlarmış.

Sağ dizimdeki ağrı gün geçtikçe artıyordu. Çaresiz kalınca taşıyıcılarla birlikte bir çıkar yol bulmaya karar verdim. 23 Ağustos Cumartesi günü iki vinç bir büyük kamyon ve treylerle teknenin yanaşık olduğu Dalyanköy Limanı'nın dibindeki rıhtıma geldiler. Onlar gelmeden direğin istralya liftinlerini (direği sabitleyen çelik tellerin özel civatalarını) gevşettim.

Taşıyıcılar gelince direği vinçleriyle kaldırıp karaya yatırdık. Ancak kamyonları bu taşın için hiç uygun değildi. Uzun uğraşmalarıma ve bu işin onların söyledikleri biçimde olamayacağını söylememe karşın, bu akıl almaz taşını yapabilecekleri savındaydılar. Bunu sanki gözlerini hırs bürümüş olarak, zorla yapmaya kararlıydılar. Durum umutsuzdu, çünkü treylerleri büyük motoryatlara göreydi ve yelkenlimin 1,65 metrelik salmasına kesinlikle uymuyordu. Tekneyi kamyona dikey olarak yüklemeye ve yanlardan dikmelerle desteklemeye kalkıştılar. Altı tonluk yelkenliyi vinçle kaldırıp kamyona diklemesine oturtunca önce salmanın basıncıyla kamyonun yer döşemeleri ve dikmelerin basıncıyla kamyonun yan korkuluk duvarları çatırdamaya başladı. Bunu görünce tekneyi hemen yere indirdiler. Ayrıca kamyon yüksek olduğundan, bir yelkenli için çok havaleliydi. Bu nedenle teknenin

salmasını yerinden sökmeye kalkışmasınlar mı? Doğal olarak buna tüm gücümle karşı çıktım. Allah'tan oradan tesadüfen geçen bir tekne yapımcısı da dediklerime katılınca, güç bela bu işten vazgeçtiler. Tekneyi bu kez çok daha büyük bir kamyona dahiyane bir düşünüşle (!) eğik olarak yüklemeye boşuna çabaladılar. Böyle yükleyince doğal olarak bu kez kamyonun kasasının yan korkuluk tahtaları kırılmaya başladı. Bunun üzerine tekneyi yine yere indirdiler. Yalnız olmamdan yararlanıp, İstanbul'a kadarki taşının kafalarına koydukları çok yüksek ücretinin tümünü almak için her türlü korsanlık manevralarına baş vurarak basınç yapmaya başladılar. Sonunda paralarının bir bölümünü çok çirkin tehditlerle alıp, savuşup gittiler.

Allah'tan tekneyi direksiz de olsa, denize indirmeyi kabul etmişlerdi. Burada "Cankurt Tekne Çekim Firması, Güzel Bahçe, İzmir'in" personelini ve onlara aracılık eden Dalyaköylü sözde motor ustası S.K.'yı yaptıkları çok çirkin davranışlarından ötürü kınıyor ve tüm denizcileri böyle kişilerden sakınmaları için önemle uyarıyorum. Böylece "Meltem & Deniz II" bu çok bilgisiz ve ilkel yöntemlerle çalışan ve yalnızca maddi çıkar düşünen kurtlar sofrası yaranının elinde, bir çok hasara uğrama tehlikelerini gerçekten çok sağlam yapısı ve tekneyi çeşitli kaldırıp indirmelere tabi tutan ekibin şaşılacak bir meslek titizliği, ihtimam ve dikkatle çalışmaları sayesinde, salimen atlattıktan sonra, Dalyanköy Limanı'nda denizde direksiz ve yelken donanımsız olarak kala kaldı.

Günlerdir "Meltem & Deniz II"nin CD-çalarında Frédéric Chopin'in 2 No.'lu, Opus 35, si bemol minör, 'marche funebre'li (ölüm marşlı) Piyano sonatı takılmış çalıyor. Bu görkemli eseri ünlü piyanist Wilhelm Kempf yorumlamış. Eseri aynı sanatçının, İstanbul'da Şan Sinemasında verdiği resitalde, John F. Kennedy'nin öldürüldüğü günün gecesinde, onun anısına programını değiştirerek, dinleyenlerin göz yaşları arasında büyük ustalıkla yorumladığını, tüm ayrıntılarıyla bu günkü gibi anımsıyorum. Tuhaf! Tüm bunlar içinde bulunduğum karamsar atmosferin bir tür dışavurumu olsal gerek? Mükemmel ötesi yorumun traji-romantik etkisi benliğimi tümüyle sarmalıyor. Bu acı dolu düşten ne denli silkinip kurtulmak istesem de, o eşsiz eseri CD-çalarda durmadan yeniden dinlemekten kendimi bir türlü alamıyorum

Artık tek bir çıkar yol kaldığını düşünüyordum. Altın Yunus'un marinasına başvurmak. Öyle de yaptım. 1 Eylül pazar günü daha önceden tanıştığım marinanın şefi Altuğ Beyle konuştum. Kendisinin

ve Marina personelinin bana bu kritik durumumda yaptıkları yardım unutulmaz cinstendir. İşi bilen dirayetli bir kimse olarak Altuğ Bey hem karadan taşının hem de yanıma refakatçi olarak iyi bir denizci bulmanın olası olduğunu bildirdiğinde, doğrusu çok sevinmiştim. İstanbul'daki "Alfa-Beta" firmasının karadan yelkenli taşımakta deneyimli olduğunu, daha geçen hafta Altın Yunus'tan İstanbul'a böyle bir taşını başarıyla gerçekleştirdiklerini ve bu işi öykülerini anlattığım korsanların istedikleri fiyatın üçte birine yaptıklarını söyledi. "Alfa-Beta" ile konuşup sonucu bana ertesi gün bildireceğini, bunun için ertesi sabah erkenden Marina'da bulunmamı istedi. Ayrıca beni sonradan İstanbul'a kadar can yoldaşlığı yapacağımız Ahmet Uz Kaptan'la da tanıştırdı.

Ahmet Kaptan 28 yaşında, dürüst, çok yetenekli ve atletik - okuldayken akrobasi grubunda imiş- bir kişilik. Kendisine daha ilk bakışta kanım kaynamıştı. Onunla hemen marinanın tersanesindeki bir yelkenlinin gölgesine çömelip, neler yapabileceğimizi kısaca planladık. O akşam Dalyanköy'e gidip teknenin karada yatan direğini teknenin üzerine yatırarak sıkıca tespit ettik. Ertesi sabah Altın Yunus Marina'da buluşmak üzere tam vedalaşacakken, aklımıza bozuk olan buz dolabını da onarmak geldi. Hem elektrik hem de sıvı gazla çalışan buz dolabını, İstanbul'a kadar işimize yarar diye akşam geç vakitte tamire koyulduk. Bu işi başaramayacağımıza tam karar verecekken, dolabın hortumundan kaçak yapan gaz birden alev almasın mi? Alevler çok hızla çevreye yayılmıştı. Ahmet Kaptan bir anda kendini havuzluğa atıp: "yangın söndürücü" diye seslenmeye başladı. Bir an düşündüm. Yangın söndürücüyü bugüne dek hiç kullanmamıştım. Bakımı da yapılmamıştı. Bu nedenle çalışacağını pek sanmıyordum. Sırf dediği olsun diye, can havliyle yerinden söktüğüm söndürücüyü Ahmet'in eline tutuşturup, kendimi "pantry'den" havuzluğa attım. Hemen sıvı gaz tüpünün ana gaz musluğunu sıkıca kapadım. Niyetim denizden kovayla su ekip, gittikçe azan alevleri bununla söndürmekti. Kıçaltı livarından hızla kovayı çıkarıp suya daldıracaktım ki, Ahmet Kaptan'ın yangın söndürücüyü çalıştırıp alevlerin üzerine karbon dioksiti sıktığını ve havuzluğa çıkıp:

"Tamam su çekmenize gerek yok. Yangın söndü " dediğini duydum. Yangının birden sönmesindeki asıl etkenin ana gaz musluğunu kapatmam olduğu kesindi, ama Kaptan'ın çevikliği ve becerikliliği de inanılır gibi değildi. Teknenin cayır cayır yanmasının eşiğinden, çok ufak bir iki hasarla böylece dönmüştük. Hem direği indirip tespit etmekteki hem de yangını söndürmekteki usta davranışları, Ahmet

Kaptana tam bir güven beslememe neden olmuştu. Ahmet'le ertesi sabah için Altın Yunus Marina'da saat 9:00'da buluşmak üzere sözleşip ayrıldık. Sonradan saptadığıma göre yangının çıkmasına buzdolabını besleyen lastik LPG hortumunun zamanla eskiyip yapısının bozularak gözeneklenmesi neden olmuştu. Teknelerde bu hortumların her yıl yenilenmesinin gerekli olduğu ve bunun yapılmadığı bir çok teknenin yanarak kül olduğu, herkesçe bilinen bir gerçektir.

2 Eylül sabahı saat 9:00'da Altın Yunus Marina'da Ahmet'le buluştuk. Artık kararımı vermiştim. Ahmet bir arkadaşıyla "Meltem & Deniz II"yi İstanbul'a bensiz de götürebileceğini söylemesine ve dizimdeki şiddetli ağrılara karşın, tekneyi onunla birlikte denizden İstanbul'a götürecektim. İşte yeni bir yelkenli yolculuğum daha böylece başlıyordu.

O sabah Altın Yunus-Marina personelinin değerli yardımlarıyla Marinanın özel bomunu kullanarak, birkaç saat içinde direği diktik, istralyaları ve Cenova rollerini bağladık. Artık "Meltem & Deniz II" yeni yolculuğuna hazır duruma gelmişti. Bu arada eylül ayının gelmesiyle, beklendiği gibi sert hava da epeyce durulmuştu. Ahmet Kaptan'la ertesi sabah yola çıkmak üzere sözleşip ayrıldık. Bu sevindirici haberi Altın Yunus'un enfes marinasının çok şirin lokantalarından birinde, mükellef bir akşam yemeğiyle kutlayarak marinaya bağladığım "Meltem & Deniz II"de tatlı bir uykuya daldım.

Ahmet, 3 Eylül sabahı söz verdiği gibi zamanında çıkageldi. Yeni doğmuş kızını dün gece hastanede ziyaret etmiş. Hamdolsun çocuk tamamen sağlıklıymış ve her şeyi tümüyle yolundaymış. Bunu öğrenince Ahmet'e: "Ama her halde bir eksiği dışında olmalı" dedim.

Bu dediğimi duyan Ahmet kireç gibi bembeyaz olmuştu. Kekeleyerek:

"Ama şe-şey, Do-Doktor Bey, çocuğun her şeyi var" dedi. "Olamaz, mutlaka bir eksiğinin olduğundan eminim" dedim. Ahmet büsbütün şaşalamış, dona kalmıştı. Her halde bir bildiğim vardı.

Yoksa bu kadar kendime güvenerek nasıl konuşabilirdim ki?

"Ama hastanedeki doktorlar her şeyinin sağlıklı olduğunu söylediler Doktor Bey" dedi.

"İyi ama, ne derlerse desinler, dişleri mutlaka eksiktir!" dedim. Ahmet, içinde bulunduğu şoktan güçlükle kurtulup gülmeye başlamıştı bile. Böylece onunla ilk olumlu kontağımız kurulmuştu. Umarım bundan sonraki ilişkiler de aynı rotada gider diye düşünüyordum.

Hemen son hazırlıkları da yerine getirip tatlı bir orsa rüzgarla (teknenin başından alınan rüzgar) Altın Yunus Marina'dan ayrıldık. Aklım hep Ildır Körfezi'ndeki seyirlerim sırasında kırılmış ve İzmir'de yeniden yaptırttığım dümen palasında (dümenin geniş yüzeyli su içindeki bölümü) idi. Çünkü palayı -Dalyanköylü sözde usta birisi (S. K.) denize dalıp- "sykek'e" (dümen palasının tespit edildiği, tekne gövdesinin sabit uzantısı) iki yanından üçer trifonla (parmak kalınlığında iri uzun tahta vidası) tespit etmişti. Bu kimseye tekneyi karadan taşıtmak için yaptığı yamuk davranışlardan dolayı hiç güvenim kalmamıştı. Gerçi Ahmet Kaptan ve marina personeliyle denizin içindeki palayı iyice incelemiş ve dümenin sağlıklı olduğuna karar vermiştik; ama yine de tedbirli davranmakta yarar görüyordum. Yeni dümen palası tekneyi biraz iskeleye çekiyordu, ama bunun da giderek düzelebileceğini düşünüyorduk. Bu sapmayı dümen yekesini (sapını) iki yandan iple koç boynuzlarına bağlayıp, dümenin sapmalarına ancak belli bir güçten sonra izin vererek gideriyorduk. Palanın 'sykek'e tespit edildiği en alt kenarındaki yeni trifonların başımıza çok tatsız bir kaza (palanın şaftıyla birlikte denize düşmesi) çıkarmaması için dingille yekenin bileşim yerinden, ek önlemler alarak böyle bir olasılığı ortadan kaldırmıştım. Kaldı ki, kendi tasarımım ve yapımım olan yedek dümen sistemim de bu bakımdan bize önemli bir güvence olanağı sağlıyordu.

Altın Yunus'dan kalkışımızdan hemen sonra, 25 derecelik rotayla Toprak Adası'yla Çolak Burnu'nun arasındaki Boğaza doğru, 6,5 knot'luk bir hızla ve orsa seyriyle ilerliyoruz. Çevreyi çok iyi tanıyan ve pek sağlıklı kaptanlık bilgisine sahip olan Ahmet, elinden haritayı hiç eksik etmiyor ve bana navigasyon ve dümen tutma bakımlarından çok değerli yardımda bulunuyor. Yelken seyrini ise çok iyi denizcilik bilgisine dayanarak kısa sürede kavradı. Kendisiyle tam bir uyum içinde, dümende bazen o bazen ben, çok keyifli bir yelken seyri yapıyoruz. Çolak Burnu'nu bir saatte sancaktan bordaladık. Şimdi

hedefimiz iki saat sonra Kara Burun'a varmak. Kıyıdan 1 mil kadar açıktan 0 dereceye seyrederek ve hoş sohbetler arasında saat 14:10'da Kara Burun'u da bordaladık.

İşte sonunda haftalardır beklediğim an gelmişti. Ahmet'in bana çok iyi yardımcı olmasının da rahatlamasıyla, tam Kara Burun önlerinde, en sonunda sancak pusulamızın iskele pusulamıza göre 16 derece eksik gösterdiğinin farkına vardım. Durumu Ahmet'e bildirdiğimde, buna o da bir açıklama getiremedi. Yalnız:

"Ben iskele pusulasıyla seyrediyorum ve onun doğru değer gösterdiğinden eminim" diyor.

Ama benim aklım pusulalardaki değer farkına takılmıştı bir kere. Bunun gizemini kesinlikle çözmeliydim.

Havuzlukta teknemin iskele ve sancak yanlarına monte edilmiş iki tane çok iyi kaliteli pusulam vardı. Özellikle yelken seyri sırasında - motor seyrinde de- bulunduğum tarafa göre, birine ya da öbürüne bakarak seyrederim. Ara sıra aynı derece değerlerini gösterip göstermediklerini kontrol ederim. Kara Burun önlerinde yaptığım kontrolde, sancak pusulamın iskeledekinden 16 derece eksik gösterdiğini saptayınca, bunun nedenini araştırmaya koyuldum: Bu sapma motordan kaynaklanamazdı, çünkü motor her iki pusulaya da aynı uzaklıkta idi, ayrıca şimdiye kadar böyle bir sapmaya neden olduğunu hiç görmemiştim. Aklıma şöyle bir mantık silsilesi kurmak geldi: Sapma İstanbul'dan beri ortaya çıktığına göre, teknede İstanbul'dan beri bulunan bir şeye bağlı olması gerekir! Teknede 16 derecelik bir sapmaya neden olabilecek yeni bir şey aklıma gelmiyordu; ama cep telefonumu "pantry" kapısının sancak yanındaki bölmenin iç yüzüne, yani pantry" tarafına İstanbul'da yeni monte etmiştim. Düşünceme göre telefon burada hem hırsızlığa karşı güvenlikte ve kolayca erişilebilir olacak, hem de güneş almayacaktı. O zaman yeni çıkmış olan cep telefonlarının güneş görmemesi salık veriliyordu. Teknenin orası, monte ederken bana doğrusu ideal bir konum gibi gelmişti. Ancak bölmenin iç yüzünden monte ederken telefonun bölmenin dış yüzüne tespit edilmiş olan sancak pusulasının 10 santim kadar uzağında olacağını ve onu etkileyeceğini hiç hesaba katmamıştım. Yoksa radyo dalgalarıyla çalışan cep telefonu, yaydığı elektro manyetik dalgalarla pusulayı 16 derece saptıran (eksiltmiş), ve

tramolalar sırasında rotalarımızı şaşırmamıza neden olan beklenmedik etken miydi?!

Bunu deneysel olarak saptamak pek basitti. Telefonu çalışır durumdayken pusulaya yaklaştırıp uzaklaştırmaya başladım. Telefon pusulaya 1 m. ya da daha yakın uzaklıklarda işler durumda bulunacak olursa, yaydığı elektromanyetik dalgalarla pusulayı saptırıyor, ve pusulaya ne denli yakın ise, ondaki sapma da o kadar yüksek oluyordu. Cep telefonu pusulaya yaklaştığı yana göre, pusula ibresini kendine çekiyor ya da itiyor; ibredeki sapma ise en çok 16 dereceye kadar çıkabiliyordu. Bizim olgumuzda telefon, pusulanın 10 santim kadar sancak tarafına monte edilmiş olduğundan, pusulanın 16 derece eksik değer göstermesine neden oluyordu. Telefon pusulanın iskele yanına yerleştirilseydi, pusulaya yakınlığıyla doğru orantılı olarak, pusula değerinde artmaya neden olacaktı. Böyle yüksek değerde sapmaların ne denli kötü sonuçlar doğuracağını denizciler iyi bilirler. Meğerse gezimin başından beri pusula değerlerini saptırarak bir çok rota yanlışlıkları yapmama neden olan etken, teknede insanın işine yaradığı kadar, engeller de çıkardığına inandığım cep telefonuymuş! Gülü koklayan dikenine de razı olur, ama bence teknede cep telefonunun dikenleri, hele yalnız başınıza seyir yapıyorsanız, pek katlanılır gibi değil (Cep telefonunun başka dikenleri için bkz. "Hacı Olan Meme Kanserli Alman" adlı öykü)!

Burada, "Cep telefonunun bu etkiyi yapabileceğini hesaplamak gerekirdi" gibi karşı bir yorumlamada bulunulabilir, ama bunu söylerken cep telefonlarının o zamanlarda çok yeni olduklarını ve onlara o yıllarda hiç de alışkın olmadığımızı unutmamalıyız. Kaldı ki telefonun monte ettiğim yerden yani "pantry'nin" içinden, pusulanın bulunduğu yere yani havuzluğa olan yakınlığını hesaba katmak hiç de kolay değildi.

Şimdi amacımız Dikili'ye varmak. Bir ara Yeni Liman'da dinlenmeyi düşündükse de, zaman kaybetmemek için vazgeçtik. Zaten rüzgar da artık öğleden sonraları bile pek sertlemiyor. 4 Beaufort kuvvetindeki rüzgarla ve tatlı bir orsa seyriyle motor-yelken kuzeye çıkıyoruz. Denizcilerin korkulu düşü Çandarlı Körfezi'ni en kısa yoldan rahatça geçip saat 19:00'da Bademli'yi sancaktan bordaladık. Hava tamamen kararmasına karşın Ahmet'in genç gözleri sayesinde, Dikili Limanı'nın Mendirek Feneri'ni güçlükle saptayıp, Limana girdik. Rıhtımdaki boş bir yere aborda olup. akşam yemeği için karaya çıktık. Akşamları

dizimdeki ağrılar artıyor, ama Ahmet akrobatik davranışlarıyla bana çok yardımcı oluyor. Hemen yakındaki bir kıyı lokantasında balık ve içkileri ısmarladık. Başımıza bunca işler açmış olan cep telefonumla merak içindeki eşlerimize durumumuzu bildirip, yemekten sonra teknede derin bir uykuya daldık.

4 Eylül sabahı saat 7:00'de Dikili'den ayrıldık. Hava oldukça ılımlı. Rüzgar 3-4 Beaufort esiyor. Motor-yelken doğanın tadını iyice çıkararak rahat bir seyirle saat 8:10'da Marda Çayı Feneri'ni sancaktan bordalayıp, Dikili Körfezi'ni geçtik. Doğrusu gelirken yaşadığım güçlüklerin tersine, dönüşte işler çok yolunda gidiyor. Bunda yalnız havanın daha ılımlı olmasının değil, harita ve pusulayı elinden bırakmayan Ahmet'in de büyük etkisi var. Birimiz dümende olmadığımızda, hala mazot ve su biriken sintineyi boşaltmak, yiyecek pişirmek vb. yan işleri yapmaya daha rahatça olanak bulabiliyoruz. Ayrıca rüzgar da bize yalnız ılımlı esişiyle değil, yavaş yavaş lodos'a (güneybatıdan esen rüzgar) drise ederek (çevirerek) de yardımcı olmaya başladı. Bu rahat seyirde sabahları ne yapıp yapıp saat 7:00'de yola koyulmamızın da çok etkisi oluyor. Böylece seyrin büyük bölümünü, hemen her gün olduğu gibi, öğleden önceki daha ılımlı havada yapma olanağı buluyoruz. Oysa gelişte gençlik gereği uykusu uzun ve ağır olan oğlum Deniz'i, saat 8 8:30'dan önce uyandırmaya kıyamıyordum.

Saat 10:20'de sancaktan Yumurta Adası Feneri'ni bordalayıp kuzeybatı yönünde ilerliyoruz. Saat 10:40'ta Yunan karasularına girmeden, sancak salvomuza (ana direkteki karasularında bulunulan ülkenin bayrağının takıldığı ip) Yunan bayrağını toka ettik(taktık). Bu sırada kuzeyden güneye inen bir Yunan transatlantiği, yanımızdan süzülüp geçiyor ve içindekilerden bol bol selam alıyoruz. Biraz sonra iskeleden Nisi Tokmakia ve saat 12:30'da Ak Skamia Fenerlerini bordaladık. Bu arada güneyimizde kalan Midilli Adasının Ormos Çonya Körfezi ve Ak Tokmak Burnu'nun büyüleyici doğalarının seyrinin tadına doyum olmuyor.

Amacımız Müsellim Geçidini kuzey kıyısından yani Türkiye kıyılarını izleyerek geçmek; çünkü bu geçiş öğleden sonraya rastlayacak. Bu sırada rüzgarın sertleme olasılığı çok yüksek. Zamanında davranabilirsek geçidi güneyden kuzeye geçmeyi nispeten ılımlı havaya rastlatabiliriz. Ancak rüzgar giderek poyraza dönüyor. Kuzeydoğudan esen 5 kuvvetindeki rüzgarın oluşturduğu dalgalarla

çarpışmaktansa -rüzgarın tam pruvadan (teknenin başı) esmesi yelkenle seyri oldukça güçleştiriyor- rotamızı değiştirip Müsellim Geçidi'ni Midilli Adasının kuzey kıyılarını izleyerek geçmeye karar verdik. Böylece poyrazı sancaktan alarak apaz seyriyle hızla batıya ilerliyoruz.

Saat 14:00'te sancak kıç omuzluğumuzda, 3-4 mil uzakta bir sahil güvenlik botu belirdi. Bu arada hava zaten oldukça sertlemişti. Botun üzerimize hızla geldiğini görüp, Ahmet'e durumu bildirdim. Ahmet dikkatli olup adamaların dediklerine sabırla aynen uymamız gerektiğini söylüyor, çünkü Yunan sahil güvenlik botlarıyla ilgili başından bir çok tatsız olaylar geçmiş ve tanıdıklarından konuyla ilgili bir çok benzer öykü dinlemiş. Bir keresinde Ahmet ve bir arkadaşı kendi guletleriyle (tahtadan yapılmış geleneksel eski bir Türk gezi teknesi) Yunanistan'dan Çeşme'deki ana limanlarına dönerken Yunan sahil güvenlik botu onları gereksiz yere durdurmuş. Ahmet'in guletini peşlerine takıp Sakız Adası'na yani Yunanistan'a kadar yedekte götürmüşler. Onlara adadaki Yunan Karakolu'nda epeyce eziyet edilmiş. Sürekli olarak oralarda ne aradıkları gibi yersiz sorular sorup Ahmet'le arkadaşına çok zaman kaybettirip, güçlükler çıkarmışlar. Pek kaba ve tahrik edici davranışlarla öğrenmek istedikleri konu, Ahmet ve arkadaşının Yunanistan'a birilerini kaçak yoldan sokmak amacında olup olmadıklarıymış. İki denizci arkadaş ne kadar yalnız olduklarını ve hiçbir yasa dışı iş yapmadıklarını yineledilerse de inanmak istemeyip, onları epeyce sıkıştırıp çileden çıkarmış ve asaplarının bozulmasına ve yarım günlük zaman kaybetmelerine neden olmuşlar. Sonunda Ahmet'in teğmen rütbeli olduğunu sandığı nispeten kibar görünümlü ve İngilizce konuşan bir görevli, oradakilere emirler vererek onları bu güç durumdan kurtarmış!

Biz de muhtemel bir ters davranışa kendimizi hazırladık. Hücumbot bize yüz metre uzaklığa kadar yaklaştı. Hücumbotunun pruvasına gelen memurlardan biri bize İngilizce olarak sesleniyor:

"Fotoğraf makinenizi kaldırın. Fotoğraf çekmek yasaktır! Kaç kişisiniz?" Resimlerini zaten çekmiş olduğumdan hemen makineyi kaldırdım ve teknenin pruvasından iki kişi olduğumuzu hem elimle işaret ettim, hem de sözlü olarak bildirdim. Ahmet dümenden içerde başka birinin daha olup olmadığını ve onu Yunanistan'a kaçırma amacında olup olmadığımızı öğrenmek istiyorlar diyor. Memur ise:

"İçerde kimse var mı?" diye sordu.

"Hayır, bizden başka kimse yok" diye yanıtladım.

Yanımıza daha da yaklaşıp dürbünlerle kamaraları gözetlemeye çalışıyorlar. Sonra da yalnız olduğumuzdan emin olup ayrılıp gittiler. Adam kaçırmaya bir yelkenliyle kalkışmayacağımızı düşünmelerinden olsa gerek, takipten kolay vazgeçtiler. İşte bu da denizlerde yelkenliyle dolaşmanın sayısız avantajlarından bir başkası olsa gerek diye düşünüyorum.

Batiya gidiyoruz; ancak hava iyice sertledi. 5-6 Beaufort gücünde esen karayele çeviren rüzgar, bizi Midilli Adası'na doğru itiyor. Yalnız yelkenle seyredilir gibi değil. Motoru da çalıştırdık. Bu arada sancakta adı haritada pek açık olarak yazılı olan ama kendisi bir türlü saptanamayan Müsellim Kayası'nı, güneye gidişte olduğu gibi, bir türlü göremedik. Kayanın nerede olduğunu Yunan sahil güvenlik botuna da sormuştum. Ne demek istediğimi bile anlamamışlardı, ya da anlamak istememişlerdi. Haritada bu gizli kayanın deniz yüzeyiyle hemen aynı düzeyde (0,5-1 m. derinde) olduğu belirtiliyor. "Kayaya bindirmezsek çok iyi olur" diye düşünüyorum, çünkü karayel iyice sertleşti ve bizi 7-8 knot hızla seyrettiriyor. İkimiz de gözlerimizi dört açmış durumdayız, ancak kayayı gidişte olduğu gibi dönerken de bulamadım. Ahmet:

"Kayayı bir zamanlar haritaya işlemişler ve öylece kalmış; ancak zamanla Ege'de pek sık oluşan depremlerden biriyle çökmüş ya da deniz sularının gelgitiyle aşınmış olabilir" diye bir yorum getiriyor. Ahmet'in bu iyimser kuramının gerçek olması en büyük dileğimiz. Bu kaya hakkında konuştuğum deneyimli yöre denizcilerinin hepsi ona hiçbir zaman rastlamadıklarını belirtiyor ve kayanın var olduğuyla ilgili iddiaları gülerek karşılıyorlar. Anlaşıldığına göre kaya gerçekten kaybolmuşsa, bunu yeni haritalara neden işlemezler, anlaşılır gibi değil!? Herhalde yine her şey büyük gemilere göre düşünülmüş olsa gerek!? Aslında bu kayanın gizemi konuştuğum tüm bölge denizcilerinin zihinlerini kurcalayan bir konu.

Saat 14:45'te kuvvetli akıntıya karşı epeyce güçlük çekerek, Ak

Skamia Feneri'ni iskeleden bordalayıp 340 dereceye, kuzeybatıya çıkmaya başladık. Tam pruvadan esen kuvvetli karayel nedeniyle, yelken seyri yalnızca tramolalarla olası. Bu nedenle yelkenleri indirip motorla kuzeye Babakale'ye doğru çıkıyoruz. Normal koşullarda 1,5 saatte Babakale'ye varmamız gerek, ama kuvvetli rüzgar ve akıntı hızımızı çok kesiyor. Büyük bir motoryat ise Türkiye anakarasını yalayarak, batı yönünde Babakale'ye doğru yol alıyor. Ama onun bile bizden hızlı gittiği söylenemez.

Gidiş yolculuğumuzdan nostaljik öğeleriyle aklımda çok iyi kalmış olan ve tam bizim geliş yönümüze yani doğuya açık olan Babakale Limanına saat 16:30'da girip, bir balıkçı teknesine yanaştık. Amacımız burada kısa bir süre soluklanıp, nostaljik Arnavut kaldırımlı yokuşun yukarısındaki viran köy bakkalından bir paket sigara ve kumanya (yiyecek şeyler) ve bulabilirsek bir benzinlikten mazot alıp, yolumuza devam etmek. Mahallenin çocukları, yokuşun üst başındaki geçmiş zamanların güç simgesi şimdinin ise gezgin merkezi Osmanlı Kalesinin içinde, ikişer taşı üst üste koyup yaptıkları kale direkleri arasında, çığlık çığlığa kavurucu sıcaktan kan ter içinde adeta helak olarak, iki korner bir penaltı düzenine uygun futbollarını oynuyorlar.

Saat 17:00'ye doğru güzelim Baba Kale'den vira ettik. Rüzgar yıldızdan 5 kuvvetinde esiyor, ancak Baba Kale'den sonra 0 dereceye çıktığımızdan kuvvetli orsa rüzgarıyla motor yelken iyi yol alıyoruz. 3,5 saat sonra Bozcaada'ya varıp, o büyüleyici güzelliklere sahip Adada gecelemeye karar verdik. Akşama doğru rüzgar lodosa çevirip bize yardımcı olacağa benziyor. Kıyıdan 4-5 mili uzaktan, rahat bir seyirle 0 dereceye çıkarken, yöre balıkçılarına rastlıyoruz. Değişen rüzgarla birlikte gökyüzü de rengini değiştirmeye ve kararmaya başladı. Üstümüzde yağmur bulutları toplandı. Acaba şiddetli bir sağanak mı geliyor?

İki saat kadar 6-7 knot hızla yol aldıktan sonra, Bozcaada'nın Mermer Burnu 15 mili kadar uzaklıktan hayal meyal görünmeye başladı. Haritada Adanın 4,5 mil güneyinde marke edilmiş denizin ortasında bulunması gereken şamandıra-çakarını tüm aramalarımıza karşın bulamadık. Her halde "şamandıra ve çakar bakım ekiplerince" yerinden kaldırılmış ya da sert havalar nedeniyle sürüklenmiş olacak! Kim bilir belki de yörede pek sık görülen depremlerden birinin kurbanı olmuştur. Şimdi hedefimiz Bozcaada'nın güneydoğu ucu olan Mermer Burnu. Burundaki deniz Feneri'ni iskeleden bordalayıp saat

20:00'de Bozcaada Limanına girdik. Limanın koşullarını iyi bildiğimden, kolayca araba vapuru iskelesinin yanındaki boş rıhtıma yanaştık. Kıyıdaki ender bulunan benzinciden mazot doldurduk. Sonra Adanın sevimli kıyı lokantalarında balıklarımızı yiyip, "Meltem & Deniz II'de" derin bir uykuya daldık.

5 Eylül sabahı saat 7:00'de Bozcaada Limanından ayrıldık. Hedefimiz Çanakkale Boğazı'nın girişi. Sancaktan güneye giderken fırtına nedeniyle sığındığımız Çanakkale Çimento Fabrikası'nı bordaladık. Ancak hava puslu ve bulutlar çok koyu gri. Gökyüzü şiddetli bir yağmurun habercisi. Neyse ki, rüzgar lodosa çevirdi de, bize yardımcı oluyor. Sağanağı önceden kestirip, hemen su geçirmez tek parça yelkenci tulumlarımızı giydik. Biraz sonra yağmur tüm gücüyle başladı.

Saat 9:15'te tam Çanakkale Boğazı'na girerken ise olanlar oldu: Sağanak dayanılmaz boyutlara erişti. Hava neredeyse tümüyle karardı ve çevreyi yoğun bir duman ve sis bastı. Birkaç yüz metre ilerisi bile çok zorlukla görünüyor. Buna ek olarak hem rüzgar 7-8 kuvvetine çıktı, hem de gök gürlemeleri ve şimşek çakmalarından Ahmet'le birbirimizi duyamaz duruma geldik. Boğaz'ın her iki kıyısı da görünmüyor. Rüzgar giderek hızla sertleşiyor. Denizin azgın ve köpüklü dalgaları teknemize tüm güçleriyle saldırıyorlar. Hemen Cenova'yı indirdim; Yoğun sis, duman, sağanak ve dört yanımıza düşen şimşeklerden gidiş yönümüzü saptamak kesinlikle olanaksız. İki yanımız anakara olduğundan, şiddetli sağanakta ve fırtınada GPS ve radarsız körü körüne seyretmek oldukça tehlikeli. Üstelik nasılsa iki yanı da gözükür diye haritaya yalnızca Boğaz rotasının seyir derecelerini işlememiştim. Oysa seyirden önce haritaya tüm seyir derecelerinin işlenmesinin ne kadar önem taşıdığını denizle uğraşanlar pek iyi bilir. Bu kuralın Boğaz bile olsa istisnasız olarak ihmale gelmediğini, bu olguyla bir kere daha yaşıyoruz; çünkü görüş uzaklığı o denli düşük ki, değil Boğazın her hangi bir yakası, 10-15 metreyi bile görmek olanak dışı. Allah'tan haritaları her zaman plastik kılıflarda saklarım. Buna karşın ıslanmışlar. Haritayı Ahmet'ten kaptığım gibi "pantry'e" daldım. Ahmet bağıra bağıra soruyor:

"Kaç dereceye gideyim?"

Islanmış gözlüklerimle haritayı bir türlü göremiyorum. Ahmet:

"Derece, derece?" diye heyecan içinde bağırıyor. Hemen havuzluğa fırladım ve kulağına bağırarak:

"Biraz bekle, gözlüklerimi kurulamalıyım" diyebiliyorum. Şiddetle ağrıyan dizim de bu tatsız havaya koşut olarak, büsbütün kötüleşti ve hareketlerimi çok engelliyor. Yine 'pantry'e daldım. Bu aman vermez çalkantıda hassas bir navigasyon hesabı yapmak çok güç, ama koşut cetvelle (navigasyon hesabı yapmak için kullanılan birbirine hep koşut kalıp kaydırmayla bir konumu başka yere taşıyan cetvel) ölçüp 58 dereceyi saptadım. Bu derece, içinde bulunduğumuz koşullarda her şeyi kurtarabilecek büyülü bir rakam. Havuzluktaki benden 1 metre kadar uzaktaki Ahmet Kaptan'a:

"58 derece" diye avaz avaz bağırıyorum; ama gök gürültülerinin ve Şimşeklerin gürültüsünden, rüzgarın ıslıklarından ve dalgalara göğüs geren teknenin homurdanmalarından beni bir türlü duyamıyor. Kendine yaklaşıp birkaç kere daha bağırdıktan sonra dereceyi duydu. Bu kez soruyor: "Ağabey doğru ölçtün mü?"

"Evet, evet merak etme " diye onaylıyorum. Sıfır görüşle 58 dereceye gitmeye çabalıyoruz. Allah'tan cep telefonunun sancak pusulasını saptırmasından kurtulmuş durumdayız. Yoksa bu büyülü rakam da bir işe yaramayabilecek! Tekne şiddetle yalpa vuruyor. Rüzgarın yönünün bu denli hızla ve sürekli değiştiğine, bunca yıllık denizcilik yaşamımda çok seyrek tanık oldum. Gözüm bir yandan direğin tepesindeki rüzgar okunda. Sürekli değişik yön gösteriyor. Rüzgar şiddeti 7-8 Beaufort. Bu rüzgar anaforuna, dört yanımızın kara olması ve karanın çok sert rüzgarın yönünü sürekli saptırması neden oluyor. Böyle bir durum açık denizde kolay kolay oluşmaz. Kaldı ki açık denizde karaya bindirme tehlikesi de yok.

Ahmet'e baktım. Yüzü oldukça endişeli. "Bu girdaptan sağ kurtulabilirsek çok iyi" der gibi bir hali var. Aynı duyguları ben de paylaşmıyor değilim. Rotayı 58 derecede tutmaya çabalıyoruz. Ama bu iş gerçekten zor. Güçlükle ana yelkeni de mayna ettim. Doğal olarak yelkenler inince teknenin yalpa vurmaları da büsbütün arttı. Dizimin dayanılmaz ağrısına aldırmayıp, can havliyle güverteye fırlayıp ana yelkeni kırkayak lastikle bumbaya bağladım. Pustan ve şimşek çakmalarının gözümüzü almasından, gri-beyaz bir karanlığa boğulmuş gibiyiz. Boğaz'ın Anadolu yakasına daha yakın olduğumuz

kesin, ama kıyıdan hangi uzaklıkta olduğumuzu saptamak artık olanaksız. Motoru yarım yola alıyoruz. Her halde güneybatıya sürükleniyoruz. Şimşekler çevremize yağmur gibi düşmekte. Ahmet'e teknede paratoner (şimşeği etkisiz hale getiren elektrik dizgesi) de yok dediğimde yüzü büsbütün gerildi. Şimşeklerden birinin bize isabet etmemesi için dua etmekten başka yapılacak bir şey yok; çünkü isabet durumunda teknenin tüm elektrik ve elektronik dizgesinin hatta belki de fiber tekne gövdesinin bile yanması olası! Şimşeklerin havayı aydınlatmasıyla bir ara sancak baş omuzluğumuzdan kara görünüyor gibi oluyor, ama haritaya göre Boğaz'ın Anadolu kıyısı içbükey bir koy biçiminde. "Acaba bu koyun içine mi sürüklendik?" diye düşünüyorum. Bu olasılığı göz önüne alarak, rotayı 55 dereceye almaya karar verdim. Tekneye çok geç olmadan bir radar taktırmaya da karar vererek, bilinmeyen bir hedefe doğru güçlükler içinde ilerliyoruz.

Bir saate yakın böyle körü körüne şiddetle yalpa vurup tepemizden aşağıya seller boşandıktan sonra, giderek sağanak da, rüzgar da, şimşek ve gök gürültüleri de dinmeye başladı. "Acaba bunca şamardan sonra doğa bizimle barışmaya karar mı verdi?" diye kendi kendime düşünüyorum. Derinlik 50-52 metre. Bu çok iyi haber, çünkü bu değer Boğaz'ın ortalarına yakın bir yerde olduğumuzu gösteriyor, ancak kıyıya yakınsak harita oralarda kaya serpintileri gösteriyor. Zaman zaman hala sert hava patlamaları oluyor. Yarım saat kadar daha sonra rüzgar epeyce kaldı. Artık çevreyi güçlükle de olsa görebiliyoruz. Ahmet böyle havalara karşı üretilmiş tek parça yelkenci tulumuna karşın iliklerine kadar ıslandığını ve kurulanmak için pantry'e girmek zorunda olduğunu söylüyor. Benim durumum da onunkinden değişik değil. Artık şiddetli yağmur dindi. Pantry'de kurulanmaya gayret ediyoruz.

Ahmet kurulansın diye dümene ben geçtim. Birden iskele kıç omuzluğumuzdan yoğun sisin içinden dev bir gemi belirdi. 50 metre kadar yakınımızdan iskele tarafımızdan geçiyor. Açıkça anlaşıldığına göre varlığımızdan haberdar. Bu Alman tankeri beni sevindiriyor, çünkü rotasından hem kıyıdan uzak olduğumuz anlaşılıyor, hem de bize yol gösteriyor.

Hemen motora gaz verip geminin dümen suyundan tam hızımla peşine takıldım. Dev radarı da çalıştığından içim rahat, ancak bu hızla onu ne kadar daha izleyebilirim? Daha hızlı gidebilmek için Cenova'yı da

bastım. Puslu hava sürüyor. Birazdan geriden gelen dev bir gemi daha belirdi. Alman gemisi ise gözden kaybolup gitti. Arkadan gelen İtalyan gemisi de bana epeyce bir süre yol gösterdi. Onun radarı da çalışıyor. Bu arada artık çevre iyice görünmeye başladı. Şimdi Kepez Burnu'nu hayal-meyal görebiliyorum. Birazdan Ahmet havuzluğa geldi ve dümeni ona bırakıp ben de kurulanmak için pantry'e daldım. Sıcak bir çorba ve kahve pişirip içiyoruz.

Gemilerin ikisi de ilerde gözden kayboldular, ancak gözden kaybolana kadar da bize epeyce kılavuzluk ettiler.

İşte yine kulaklarımda ve tüm benliğimde yüce besteci Ludwig van Beethoven'in "tempo allegro vivace"li fırtınalı cümlelerinden, kırsal bahar ortamına dönüşünün insanda yarattığı sözlerle açıklanması olanaksız haz beliriyor. Bana böyle bir tadı her tattırdığında, Tanrının yüceliğini dolu dolu hissederek algılıyor ve ona şükürler ediyorum. "Acaba biraz önce içinden çıkıp kurtulduğumuz bu ani girdap, bize sonradan çok yardımcı olan rüzgarın yıldız'dan lodos'a dönüşünün doğum sancıları mıydı" diye düşünüyorum? Demek ki, doğa bedelini ödetmeden zerrelerine anlamlı armağanlarını kolay kolay bağışlamıyor.

Şimdi pruvada Kepez Burnu var. Artık burun iyice görünüyor. Epeyce durulmuş denizde 60 derece ile 3-4 gücündeki lodosun ve güneyden gelen akıntının etkisiyle motor-yelken hızla seyrediyoruz. Demin yanımızdan geçen gemiler çoktan gözden kayboldular, ama izledikleri rota belleğimde saklı. Hava yeniden sertlese de belleğimdeki kayda göre artık yolumu bulabilirim.

Yorgunluğa karşın zaman kaybetmemek için Çanakkale'de durup dinlenmemeye karar verdik. Saat 10:30'da Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyısındaki Kilitbahir Kalesi'nin ve 'Meçhul Asker' kabartmasının önünde fotoğraf çekmeden edemedik. Şimdi hedefimiz Gelibolu.

Hava epeyce duruldu. Görüş uzaklığı 10-12 miline çıktı. Önümüzdeki Nara Burnu'nu geçmek için iki olasılık var: Ya büyük gemiler gibi Burun'un 2 mil kadar açığındaki fenerin kuzeybatısından dolaşmak, ya da burunla fener arasından geçmek. İkinciyi tercih ediyorum. Haritaya

göre fenerle burun arası yeterli derinlikte. Bu sırada büyük bir yelkenli-yat peşimizden bizi izlemeye başladı. Nara Burnu'nu saat 12:00'de bordaladık ve Boğazın Avrupa kıyısına varıp kıyıyı ½ mil kadar açığından izliyoruz. lodosun yardımı ve rahat bir yelken seyriyle, ilerliyoruz. Peşimizdeki 14-15 metrelik yelkenli 1,5 saat sonra bizi yavaş yavaş geçiyor. Her halde o da Gelibolu'ya gidiyor. Saat 15:00'te Gelibolu'ya 9 mil kadar yaklaştığımızda rüzgar yeniden sertledi. 5-6 Beaufort gücünde esiyor. Bu arada yağmur da yağmaya başladı. Görüş uzaklığı giderek azalıyor. Muhtemelen hava yeniden sertleşecek. Ahmet'le acaba Şarköy'ü bulabilir miyiz diye hesaplar yapıyoruz. Tahminimize göre Şarköy 3,5 saatlik bir zaman daha alır; ancak havanın giderek sertlemesi ve yağmurun artması, ayrıca sabahki fırtınada epeyce hırpalanmış olmamız, en önemlisi de bu sert havada Gelibolu ile Şarköy arasında sığınacak bir balıkçı barınağı bile bulunmaması bizi Şarköy'e gitmekten alıkoyuyor ve böylece Gelibolu'ya girmeye karar verdik.

Bizi geçen yelkenli, Limana girerek bize de Gelibolu Limanı'nın bulunması oldukça güç girişini gösteriyor. Yoksa bitmekte olan mazotumuzla bu sert havada epey güçlük çekecektik. Üstü açık büyük bir kayıkhaneyi andıran Gelibolu yat Limanına kıçtan kara demirledik.

Buraya 6m. kadar genişliğindeki ve 10-15 metre uzunluğundaki düzenli rıhtım taşlarından inşa edilmiş dar bir geçitten giriliyor. İçi ise yaklaşık 100 X 150 metre boyutlarındaki bir havuz gibi. Çevresinde şirin lokantalar, dükkanlar, kentin ana meydanı ve Limana akan ırmağın üzerindeki köprü var. Çok düzenli ve değişik bir Liman. Bizim için en ilginç yanlarından birisi de, hemen kıyısında şansınız varsa akşam saatlerinde mazot bulunan bir benzinliğin varlığı! Gelibolu'nun bir de araba vapurunun yanaştığı limanı var; ancak orada yatlara yer yok. Güneye gidişte Gelibolu'nun şirin yat Limanı'nı bilmediğimizden, çok sert havada güçlükle araba vapurunun yanına sığınabilmiştik.

Böyle sert bir havada öğleden sonra Gelibolu'da kalıp, kentin ilginç yerlerini gezmeye karar verdik. Ana meydandaki Piri Reis Anıtı, ikimizi de çok etkiledi. Böylece 1513 yılında Gelibolu'da ilk dünya haritasını ceylan derisi üzerine renkli olarak çizmiş olan Gelibolu'lu ünlü Türk denizcisini şükranla anma fırsatını bulduk. Haritanın boyutları 61x67 santim, ölçeği 1:11.600.000'dir.

[Aslı İstanbul Topkapı Sarayı Müzesi'ndedir. Örnekleri ve kaynakça olarak

bkz. 1935 yılında Milli Eğitim Bakanlığınca basılmış tıpkıbasımı, Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesince yapılmış değişik ölçekli baskıları ve İstanbul Deniz Kuvvetleri Komutanlığının ilgili yayınları. Piri Reis bu haritayı çizmek için Kristof Kolomb'un ve ömrü savaşarak geçtiği Portekizlilerin haritalarından yararlanmış, ancak haritayı devri için eşi olmayan tek örnek olarak nitelemiştir.]

Piri Reis'in 1528 yılında 68x69 santim boyutlarındaki deve derisi üzerine çizdiği ve birincisinden daha mükemmel olan ikinci dünya haritası, 8 renkle çizilmiştir.

[İkinci haritanın 16. Yüzyılın en sağlıklı ve güvenilir dünya haritası olduğu genel kabul görmüştür. Aslı İstanbul Topkapı Sarayı Müzesi'nde bulunmuş ve orada saklanmaktadır.]

Bu büyük amiralin anısına dikilmiş anıtı ziyaretten sonra kıyıdaki balıkçıdan balık alıp, akşam yemeğinde pişirerek lezzetine doyamadan yedik. Kentin pek zengin çarşısındaki eczanelerinin birinden ise diz ağrıma karşı bir merhem bulup hiç değilse birkaç saatliğine biraz ferahladım. Kıyıdaki küçük benzinlikten yakıt da aldık, ve sabah çok erken kalkmak isteğiyle teknede uyuya kaldık.

6 Eylül sabahı saat 5:00'te Gelibolu'dan vira edip yola koyuluyoruz. Hava düne kıyasla biraz daha durgun. Saat 6:45'te Siren Feneri'ni ve 7:45'te deniz yüzeyinden 1,5 m. derinlikteki denize doğru uzanan Doğan Aslan Bankı'nı bordalayıp, yelken-motor Marmara Denizi'nin kuzey kıyısını izleyerek yol alıyoruz. Amacımız akşama Silivri'ye ulaşmak, ve ertesi gün Kalamış'a varmak. Meteoroloji ise yağmurun ve rüzgarın gittikçe artacağını ve havanın dünkünden de kötüleşeceğini bildiriyor. Şimdilik gökyüzü kapalı olsa da hava oldukça sakin. Rüzgar 3-4 Beaufort şiddetinde esiyor ve güneyden geldiğinden bizi apazdan kuvvetle itiyor. Bu sayede hızımız zaman zaman 8 knot'a erişiyor. Gökyüzünde ise yağmur bulutları hiç eksik olmuyor ve yaklaşmakta olan şiddetli bir yağışı haber veriyorlar. Sağanak bastırmadan olabildiğince çok yol almak isteğindeyiz. Saat 12:00'de Hoşköy önlerinden geçerken kızım Meltem'in gidiş yolculuğumuzda burada geçirdiği çok kötü kaza, bir karabasan filmi gibi gözümün önünden yeniden geçmeye başladı. Hem Meltem'in şimdiki durumunun çok iyi olmasından, hem de hava genelde gidiştekine kıyasla çok daha sakin olduğundan, Tanrı' ya bol bol şükürler ediyorum.

Tekirdağ Körfezi'ni giderek güçlenen lodosla en kısa yoldan oldukça hızla geçip, 60 derecelik seyirle Öğrencik Kayası Feneri'ni hedefledik. Saat 18:00'de kalıp dinlenmeyi düşündüğümüz Marmara Ereğlisi'ne ise hızlı yelken seyrimizden azami oranda yaralanmak amacıyla girmedik. Yağmur çiselemeye başladı bile. lodos 5 -6 kuvvetinde esip, sancak baş omuzluğumuzdan yüklenen iri dalgalara karşı bizi epeyce hızla itiyor. Son iki saatini epeyce rahatsız geçirdiğimiz bir seyirden sonra, Silivri yat Limanı'na kıçtan kara demirledik. Meteoroloji ısrarla sağanak ve rüzgarın artacağını ve fırtına çıkacağını bildiriyor! Görünüşe göre meteorolojinin tahminleri gece gerçekleşecek. Nitekim birkaç saattir yağan yağmur sağanağa dönüştü ve ortalık allak bullak oldu. Meteoroloji tahminlerine göre sağanak bir hafta süreyle artarak sürecek. Ertesi sabah neler olacağını merak ederek, iyi bir lokantada yemeklerimizi yiyip "Meltem & Deniz II"de uykuya daldık.

Bu kez meteoroloji istasyonlarının (telefonla baş vurduğumuz Atatürk Havalimanı ve o zamanki adıyla Çamlıca Radyo) tahminleri aynen tutuyordu. Sabah uyandığımızda çevreyi adeta sel götürdüğünü ve rüzgarın 67 Beaufort gücünde estiğini gözleyip, meteorolojinin dediklerini dinleyerek "Meltem & Deniz II"yi şimdilik Silivri Limanında bırakmaya karar verdim.

Böylece, gerçekten mert, dinamik ve pek üstün denizcilik yeteneklerine sahip Ahmet Uz Kaptan'la tam bir uyum içinde geçen 5 günlük bu yazgı yolculuğumuz şimdilik sonlanıyordu. Bir başka seferimizde yine birlikte olma dileklerimizi yineleyerek, el sıkışıp, karşılıklı sevgi dolu duygularla vedalaştık. Ahmet Kaptan'ın denizcilik yuvası Çeşme Altın Yunus Marina'dır. O, Çeşme'ye yuvasına, yeni doğmuş yavrusu ve eşine, bense İstanbul'daki evime doğru karadan yola koyulduk.

Tekneyi iyi ki Silivri'de bırakmışım. Hem sağanak hem de sert rüzgar, 56 gün aralıksız olarak sürdü durdu. Hatta yağmurun şiddetinden, İstanbul'da bir çok yerleri su bastı. Sağanak ertesi hafta sonuna doğru, ancak duruldu. Amacım 15 Eylül Pazar günü "Meltem & Deniz II"i İstanbul'a getirmekti. Cumartesi günü en sonunda yağmur dindi. Rüzgar ılımlı bir poyraza dönüştü.

15 Eylül Pazar sabahı İstanbul'a doğru hareket etmek üzere yeniden

"Meltem & Deniz II"nin dümenindeydim. Sağ dizimdeki ağrının bir türlü geçmemesi nedeniyle, teknenin kumanya, vb. ikmal işleri epeyce zamanımı aldı. Ayrıca Limanda benim önerime uyarak Karadeniz'de yelkenlileri "S.Y. Lümich" ile gezmekte olduklarını sandığım Alman tanıdıklarım yelkenci çift Georg ve Christa'ya rastladım. Meğer onlar temmuz ağustosta çok sert dalgalı olan Karadeniz'den vaz geçmiş, Çeşme'ye gidiyorlarmış. Onlarla kısa bir sohbet yaptık.

Bundan hemen sonra, limanın içinde başımdan burada anlatmayı yararlı bulduğum ilginç bir olay daha geçti: Kıçtan kara demirlediğim "Meltem & Deniz II"nin demirini alırken, Limanın içinde deniz yüzeyinde karmakarışık yüzen bir ip yumağının tonozuna (deniz dibindeki sabit ağırlık) demirim takıldı. Pervaneye dolanmasın diye, önce bu ip yığınını kendi güverteme yerleştirdim. Tam demirimi tonozdan kurtaracağım sırada, yaklaşan bir kayıktaki pejmürde kılıklı ve tavırlı bir adamın bağırarak söylendiğini fark ettim. Kendisine:

"Şu güvertedeki ip yumağını al da pervaneme dolanmasın" dedim. Daha ben bunu söylemeden, adam hışımla ip yumağını tutturduğum yerden aldı. Demirimi yerine yerleştirip, dümene geçip motora gaz verdiğimde ise, adamın ciddi bir biçimde ve ısrarla:

"Dümenin denize düştü " diye arkamdan bağırdığını duydum.

Dönüp ona bakınca, bağıra çağıra aynı sözleri yineleyerek, eliyle denizin dibini gösteriyor, dümen palasının dipte yatıp yatmadığını görüp görmediğimi soruyordu. Sonradan zihnimde birleştirdiğime göre adamın dümenle ilgili kuşkularımdan haberdar olması şöyle olmuştu: Silivri Limanı'nda tekneyi karada balık satan ve sözde limandan sorumlu olan Recep Reis'e emanet etmiş ve ona bunun için para da vermiştim. Kendisine Silivri'de belki onartabilir diye, Çeşme'de bilgisizce ve uydurma onarıldığına inandığım -öyküsünü daha önce anlatmıştım dümen palamla ilgili endişelerimi açıklamıştım. İşte demek ki, bu kayıkçı dümen palamla ilgili kuşkularımı Recep Reis'ten öğrenmişti. Ancak teknede yalnız olduğumdan, meşguliyetim çoktu ve tüm bunları bir anda düşünemedim. Bu yüzden adamın dediklerine uyarak içimde palaya karşı zaten var olan kuşkular iyice arttı. Hemen yekeyi yoklamaya başladım. Yeke sağlamdı. Tekne ise yekeyi döndürdüğüm yöne göre, doğru tepki gösteriyordu. Ancak adam dümen palamın denizin dibinde yattığını öyle kesin bir dille

belirtmeyi sürdürüyordu ki kuşkulanmamak güçtü. Aslında adamın iddia ettiği gibi bir durumun ne denli ağır sonuçlara neden olabileceği ortadaydı. Aklıma hemen bir çıkar yol geldi. Georg'un teknesi "Lümich" biraz ilerde rıhtıma yanaşık yatıyordu. Ona yaklaşıp bir kayıkçının dümen palamın düştüğünü iddia ettiğini, palaya bakıp bunun doğru olup olmadığını bana bildirmesini istedim. Georg:

"Dümen palan yerinde duruyor, hem öyle olmasa tekneyi yönlendiremezsin ki" diyordu.

Haklıydı, ama acaba tekne Silivri'de kaldığı sürede dümene bir girişimde bulunuldu da bu adam onun için mi böyle anlaşılmaz ifadelerde bulunu-yor diye yeni bir kuşkuya kapıldım?! Georg'un mesleği tersanecilikti ve özel yapım yelkenli yatının inşasını Hamburg'daki tersanede kendisi yönetmişti. Kuşkularımı gidermek için hemen Lümich'e yanaştım. Çeşme'de yapılan palayı ve onarımını Georg'a çizdiğim kroki üzerinde iyice açıkladım. Birlikte suda az da olsa görünen trifonları ve palayı iyice inceledikten sonra, her şeyin yolunda olduğunu saptadık.

Kayıkçının davranış bozukluğu belki mutlak cahillik, belki alkol ya da uyuşturucu sarhoşluğu veya ruhsal davranış bozukluğu ya da bunlardan bir kaçının birleşimi olarak açıklanabilir. Ama denizcilik gibi taşıdığı ciddi tehlikelere karşı koyabilmek için mutlak presizyon ve soğukkanlılığa muhtaç olan bir uğraşta, yukarda saydığım gibi davranış bozukluklarına hiç yer bulunmadığı açıkça ortadadır. Öyleyse bu tür problemleri olanların, bu uğraştan kesinlikle uzak durmaları, hem kendileri hem de başkaları açısından yaşamsal önem taşır. Bunun kontrol edilmesi toplumun ve meslek kuruluşlarının vaz geçilmez yasal ve vicdani görevleridir. Bu kontrol, böyle kişileri yalnızca söz konusu mesleklerden, (hekimlik, hukukçuluk, askerlik, vb.) uzaklaştırmak biçiminde değil, bu gibi kişilerle söz konusu mesleklerle ilgili tüm girişimlerden uzak durularak da yerine getirilmelidir. Ne yazık ki, denizcilik aleminde bu tür kişilere sıkça rastlamaktayım!

15 Eylül Pazar günü saat 14:00'te Silivri'den tek başıma yola koyuldum., çünkü İstanbul'daki tüm uğraşlarıma karşın yanıma eşlik edecek kimseyi bulamamıştım. Yola çıktığımda hava nemli, ancak deniz oldukça durgundu. En kestirme yoldan o zamanki ana limanım

Kalamış'ı bulmak amacındayım. Bir çok yerde baş vurduğum ustaların tüm onarımlarına karşın sintinede hala epeyce su ve mazot birikiyor. Teknede yalnız olduğumdan bu birikme bana oldukça güçlük çıkarıyor. Silivri'de limanda benzinci olmadığından uzaktaki benzinciden yalnız 15 litre mazot taşıyabilmiştim.

Mazot kaçağını göstermek ve mazot bulabilmek amacıyla Büyük Çekmece Limanı'na yanaştım ve oradaki bir otomobil motoru tamircisine arızayı gösterdim. Adam uydurma bir şeyler yapıp epeyce para aldı. Ayrıca bir sürü otomobil onarım dükkanının bulunduğu yerde mazot da bulamıyorum. Saat 16:00'da Büyük Çekmece'deki Baba Burnu'nun önlerinde yakıt göstergesinde birden bir düşüş gözlüyorum. Motor kapağını açtığımda mazot hortumunun mazot filtresine bitiştiği yerden gevşediğini ve buradan yakıt fışkırdığını görüyorum. Yelkenlerim basılı olduğundan hızla sürükleniyorum ve çevredeki büyük balıkçı tekneleri aralarında ağlarını gerdiğinden, durum kritik! Motoru durdurup mazot akıntısını hızla gideriyorum. Bu beklenmedik mazot kaybı nedeniyle, esasen kıt olan yakıtım iyice azalıyor. Bu arada hem balıkçı ağlarına takılmadan ve hem de Değirmen Burnu'na bindirmeden, balıkçı teknelerinin arasından sıyrılmayı başarıyorum. Mazotumun Ataköy Marina'ya dek yetmesini umut etmekten başka yapabilecek bir şeyim yok; çünkü artık rüzgar hem çok zayıf estiğinden hem de tam pruvadan geldiğinden, yelken seyri olanaksız ve çok zaman kaybettirici.

Saat 19:00'da karanlıkta Ataköy Marina'nın benzincisine yanaşıp, depoyu epey güçlükle bulduğum benzinciye doldurttum. Saat 19:45 olmuştu. Hemen marinadan vira edip karanlıkta Kalamış Marina'ya doğru yola koyuldum. Boyuna çalan cep telefonumla orada demirlemiş yüzlerce gemiden dolayı gerçekten güç seyredebiliyorum. Zaten birkaç saattir yağmur da sürekli çiselemeye başlamıştı. Saat 22:00 sularında sonunda Kalamış Marina'daki pontonuma bağlandım.

Yığınla acı tatlı anı, beynimi buğulandıran sarhoşlukta dalga dalga çalkalanıp, yeni yelken seyirlerini çağrıştırırken, içinden sayısız öğretici mesaj çıkarılabilecek bir deniz yolculuğum daha böylece sonlanıyordu.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun!

BODRUM'DAN İSTANBUL'A

"Meltem & Deniz II" adlı yelkenlimden "İstanbul/Kalamış'tan İzmir/ Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazımda ayrıntılı olarak söz etmiştim. Bu teknemin bendeki anısı diğerlerine kıyasla yeri doldurulamayacak kadar büyüktür; çünkü onu hepsinden daha acımasızca kullandığımdan, bana çok hakkı geçtiğini, kesinlikle yadsıyamam. Ancak, 13 Temmuz 1996 tarihinde kızım Meltem'in kolunun kırılmasına neden olan ana yelkeninin iskota palangası, o dramatik olayla özdeşleşmiş olarak hiç aklımdan çıkmamıştır. Aslında bu iskotanın arabası (iskotanın üzerinde iskele ve sancağa kaydırıldığı ray) teknenin havuzluğunda olduğundan, üstünde hareket ettirilen iskota dizgesi, her zaman tehlike arz etmiştir.

Gerçi ben bu düzene çok alışkındım, ama Meltem için olduğu gibi, bir dalgınlık anında herkes için riskli olabileceği açıkça ortadaydı. Bu nedenle gönülden bağlı olduğum bu emektar teknemi, o uğursuz kazadan beri daha büyüğü, mükemmeli ve iskota palangası güvertesinde olan bir yelkenliyle değiştirmeye iyiden iyiye karar vermiştim.

Epeyce aradıktan sonra, Bodrum'daki Erol Ağan Tersanesinde, Şimdiki "Meltem & Deniz III"ü bulup, satın almaya karar verdim. Bu "sloop" (tek direkli, çift yelkenli tekne) Aralık 1989 modeli bir "Jeanneau-39, Sun-Charm" idi. 12 m. uzunluğunda, 3,95 m. eninde ve 7 ton ağırlığındaki bu yelkenlinin "Meltem & Deniz II" ile kıyaslanamayacak kadar üstün yönleri vardı; çünkü bu tekne ünlü bir dünya markası olan bir "Jeanneau" ürünü ve Jacques Farroux tasarımı idi. Bu tasarımcı yelkencilikte çeşitli dünya ve olimpiyat şampiyonluklarına sahip, Fransız Ulusal Yelkencilik Takımının çalıştırıcısı ve üstelik Paris'teki Sorbonne Üniversitesi Mimarlık bölümünü bitirmiş bir kişidir. Sanırım bir yelkenliyatı tasarlamak için bundan daha uygun eğitim almış ve üstün özelliklere sahip bir kimseyi bulmak, her yelkenli üretici firmaya nasip olmamıştır.

Aslında bu teknede hep acımasızca bir kusur aramış, ama hemen hemen hiçbir kez bulamamışımdır. Teknenin sayısız başka olumlu yönleri arasında, iskota palangası da güvertesindeki arabasına tutunuyordu. Onu çok az kullanılmış ve çok iyi bir durumda İzmirli

bir işadamı olan Erdal Çorlu Bey'den, 23 Mayıs 1997 tarihinde ilk gördüğümde pek beğenerek satın almıştım. Çünkü bu yelkenli o güne kadar 1,5 yıl kadar kullanılmış, geri kalan ömrünü ise onu bulup satın aldığım tersanede karada üstü örtülü olarak geçirmişti.

7 Haziran Cumartesi günü aynı tersaneden tekneyi denize indirttim ve Erdal Bey'le birlikte onu Bodrum Marina'ya götürüp bağladık. Aynı gün işlerim nedeniyle İstanbul'a geri döndüm.

16 Haziran gecesi sınıf arkadaşım Ömer Salur'un, İstanbul Kanlıca'daki enfes Körfez Lokantası'nda, 1962 yılında Robert Kolej'in lise bölümünü bitiren sınıfımızın 35. mezuniyet yıldönümü yemeğine katılacaktım. Bu yemeği başka bir sınıf arkadaşım olan Nuri Çolakoğlu düzenletmişti. Nuri o sırada NTV televizyonunda çalıştığından, o kuruluşun teknik olanaklarını seferber ederek, 51 kişi olan tümümüzün tek bir fotoğrafını çektirme görevine soyunmuştu. Bunun için sınıfı iki bölüme ayırıp, herkese sıkıca öbür gruba girmemesi için uyarıda bulunmuş. Ben ise hem aldığım içkinin etkisiyle hem de her iki gruptaki arkadaşlarımın ısrarlarına dayanamayıp, her iki fotoğrafa da katılarak sonradan montajla tek fotoğraf haline getirilen sınıf resminde iki kez çıkıp (sakallı olarak), tek kereye mahsus bir olayla 1962 mezunu sınıfımızın tarihine bir kez daha geçmiştim. Tabii ki bu bizler için değerli tarihi fotoğraf, sonradan Nuri tarafından çoğaltılıp hepimize dağıtıldı ve birçoklarımızın evlerinin duvarlarını - Meltem & Deniz III"ün 'pantry'sinin duvarını da- süslüyor. Ancak işin iç yüzünü bilmeyen yani o gece orada olmayan hiç kimse, hatta konunun uzmanı fotoğrafçılar bile, bu işin gizemini asla çözememişlerdir. Sanırım daha nice yıllar da çözemeyecekler; çünkü Nuri montajı o kadar iyi yaptırtmış ki, fotoğrafın ortadan birleştirilmiş olduğunu en keskin göz bile seçemiyor. Fotoğrafla ilgili fikrini sorduğum sayısız kişinin hemen tümü buna bir açıklama getirmek istemiş, ama hiç kimse doğru yanıtı verememiştir. Bana sorarsanız bari bıraksınlar da bir tek bu iş, bizim 51'imizin - ne yazık ki çok sevgili Sadi Abra'nın aramızdan aşırı sigara içmek nedeniyle ebediyen ayrılmasıyla bu sayı da 50'ye düştü- arasında kalan bir gizem olarak kalsın!

22 Haziran'da 1,5 aylık yaz tatilime başlayıp tekneyi İstanbul'a götürmek için Bodrum'a doğru yola çıktım. Bodrum'da İlk iş olarak İstanbul'da üzülerek sattığım "Meltem & Deniz II"nin içinden çıkanları "Meltem & Deniz III"e yerleştirmeye, buna ek olarak onun bazı eksiklerini tamamlamaya koyuldum. Bir yandan da tekneyle sert hava

filan dinlemeden, Bodrum koyunda sıkı deneme ve alışma gezileri yapıyordum. Tüm bunları Bodrum'dan Kuşadası'na hareket ediş tarihim olan 28 Haziran'a kadar bitirmeliydim. Nitekim o güne kadar "Meltem & Deniz III"ün hem tüm eksiklerini tamamlamıştım hem de ona yelken yapma açısından epeyce alışmıştım.

27 Haziran günü İstanbul Kalamış Amiral Fahri Korutürk Marinası'ndan yelkenci arkadaşım Finlandiyalı Kari Illmann bana eşlik etmek için Bodrum'a gelmişti. 28 Haziran sabahı saat 7:00'de Kari ile birlikte Kuşadası'na doğru yelken açtık. 4 Beaufort'luk bir poyrazla ve güneşli havada yarım saat kadar sonra sancaktan Koca Burun ve Akyar Burnu'nu bordalalayıp, apazdan aldığımız rüzgarla 3500'ye çıkıyoruz. Biraz sonra sancaktan Turgut Reis'i ve Yunanistan'la olan anlaşmazlıktan dolayı o sırada pek ünlenen "Kardak Kayaları"nı iskeleden bordalayıp yolumuza devam ediyoruz. Bir saat kadar sonra da iskeleden Büyük Kiremit Adası Feneri'ni bordalayıp Mandayla Körfezi'ne girdik. Körfezi en kısa yoldan Tekağaç Burnu yönünde geçip, Eşek Adası'nı iskeleden bordaladıktan sonra pruvamızda tüm haşmetiyle Sisam Adası belirdi. Niyetimiz adayla Anadolu anakarası arasındaki boğazdan geçip kuzeydoğudaki Kuşadası'na yönelmek. Boğaz ve çevresinin büyüleyici doğa manzarasından etkilenmemek ise gerçekten olanak dışı. Boğazdan kuzeye çıkınca Ege Denizinin öğleden sonralarının ünlü sert havasıyla karşılaşıyoruz. Rüzgar 7 gücüne kadar erişiyor. Bunu gören Kari süt isterim diye tutturan bebek gibi, içki isterim diye tutturmasın mı? Ben ise seyir sırasında içkiden kesinlikle hoşlanmadığımdan pek düşkün olduğu alkolü kendisine yasakladım. Bunun üzerine aramızda sıkı bir tartışma başladı. Bundan kurtulmak amacıyla kulaklıklarımı takıp müzik dinlemeye başlıyorum. Kari'ye beni müzik dinlerken kesinlikle rahatsız etmemesini bildiriyor ve Kuşadası Marina'ya bağlanır bağlanmaz kendisine istediği kadar içki ısmarlama sözü veriyorum. Ama o, buna karşın, sertleşen havadan oldukça tedirgin. Sürekli Marinanın girişini bulamayacağımı ileri sürüyor. Ben ise burada çok sörf yaptığımdan marinayı problemsiz bulacağımı yineleyip duruyorum. Nitekim saat 16:30'da limana kolayca girip bir boş yer buldum ve bir geceliğine bağlandık.

Tabii ilk iş olarak marinanın kıyı lokantasında Kari'ye söz verdiğim viskiyi ısmarladım. Kari bir Finlandiya asansör şirketinin Türkiye'deki makine mühendisi olarak o sırada Çanakkale'de çalıştığından, kendisini taksiyle otobüs terminaline kadar götürdüm. Orada bana dostça veda edip otobüsle Çanakkale'ye doğru yola koyuldu. Terminalde ayrılmadan önce, ondan İstanbul'a kadar olan yelken

yolculuğumun daha ileriki etaplarında, bana eşlik etme sözünü de almıştım.

Kuşadası'ndan sonra bana Altın Yunus Marina'ya kadar Altın Yunus'un gület kaptanlarından Ömer Kaptan eşlik edecek. Kendisi bundan önceki gezimde anlattığım gibi, Çeşme-Kalamış arasında bana eşlik eden Ahmet Uz Kaptan'ın arkadaşı. Kendisiyle daha önceden bu iş için sözleşmiştik. Ömer sözleştiğimiz gibi biraz sonra Kuşadası Marina'ya çıka geldi. Ancak hava giderek sertliyor. Marinadaki genel kanı ise ertesi sabah Altın Yunus'a doğru yola çıkmanın çok tehlikeli olacağı merkezinde. Bunun üzerine Ömer'le geziyi bir gün ertelemeye karar verdik. Ertesi gün marinada kalıp çeşitli ihtiyaçlarımızı gideriyoruz. Havanın ise düzelmeye hiç niyeti yok. Gökyüzü yağmur bulutlarıyla yüklü. Rüzgar 6-7 Beaufort gücünde esiyor; hele öğleden sonra iyice sertledi, ortalığı adeta kasıp kavuruyor.

Bu arada marinanın içinde sert rüzgar nedeniyle şişme botumun tahta küreğini denize düşürdüm. Akıntının yönünü takip ederek küreği arıyordum. Sonunda onu bir Alman yelkenlisinin bordasına takılmış olarak buldum. Bu vesileyle teknenin sahibinin kızı Heike adında 21 yaşındaki bir Alman kızıyla tanıştım, çünkü bana küreği yakalamakta yardımcı olmuştu. Anlattığına göre babası gerçek bir deniz kurduymuş. 11,50 metrelik özel yapım sac gövdeli yelkenlisiyle tek başına Almanya'nın Baltık Denizi'ndeki Kiel kentinden gelmiş. Kızı Heike ise uçakla gelip bir aydır babasının yanında kalıyormuş. Kız Türk kültürünü, tarih ve edebiyatını öğrenmeye pek meraklı. Türkiye'ye bu ilk gelişinde, bir ay gibi pek kısa bir sürede, iyi kötü Türkçe öğrenmiş! Onun isteğine tıpatıp uyacak Almanca bir kitabın teknemde bulunduğu aklıma geliveriyor. Bu İstanbul Yelken Kulübü'nün de eski başkanlarından olan Muammer Tuksavul Bey'in "Eine Bittere Freundschaft" (Acı Bir Arkadaşlık) adlı 20. Yüzyıl Türkiye'si ve Almanya'sını konu eden görkemli otobiyografisi (bkz. "İstanbul'un Tüm Köpekleri Adalarda" adlı öykü). Kitabı teknemden alıp getirip Heike'ye verdim. Üç saat sonra bana geri getirdi. İçimden herhalde ilgilenmemiş ya da şöylesine bir göz gezdirmiş olsa gerek diye düşünüyordum. Tam tersine, şaşılacak bir şey ama 432 sayfalık kitabı bu kadar kısacık bir sürede okuyup içine sindirivermiş. Bunu üç kez okuduğum bu eşsiz otobiyografi üzerine kendisiyle yaptığım söyleşiden anladım. Türkçe'yi bir ayda iyi kötü de olsa öğrenmesi ve bu ağır kitabı üç saatte içine sindirmesi nedeniyle, üstün zeka düzeyine şaşırdım kaldım doğrusu!

Bu arada Kuşadası Marina'nın kıyı lokantasında rastladığım bir Alman karı koca ise bana kadının elektro manyetik dalgalardan etkilenip nasıl meme kanseri olduğunu anlatıyorlar (bkz. "Hacı olan Meme Kanserli Alman" adlı öykü). Bu talihsiz karı koca, Almanya'daki hekimlerinin dediğine göre bir aylık ömrü kalmış kadının, son günlerini huzur içinde geçirmesi ve bir yandan da ölümünden önce hacı olması amacıyla, yakındaki Meryem Ana'ya gelmişler. İktisat profesörü olan adam, bu hazin yazgı karşısında Üniversiteden emekli olup bilimsel çalışmalarını elektro manyetik dalgalar üzerine yoğunlaştırmış ve incelemeleri sonunda eşi gibi kendisi de bu dalgaların kanserojen olduğuna kesinlikle inanmış. İkisi de bu dalgalarla çalışan cep telefonlarının vücutta taşınıp çalışır bırakılmalarına kesinlikle karşılar. Ben de bu aygıtların açık tutulduklarında bir el çantasında ya da vücuttan uzakta bir yerde taşınmaları yanlısıyım. Cep telefonlarının denizcileri de yakından ilgilendiren başka bir önemli olumsuz yönünden "İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazımda da söz etmiştim. Bizlere birçok avantajlar sağlayan mobil telefonların, birçok teknolojik yenilikte olduğu gibi, olumsuz yönlerinin de bulunduğunu akıldan çıkarmamanın önemini burada bir kez daha vurgulamak yerinde olur. Özellikle yalnız seyir yapan denizcilerin -hatta refakatçiyle bile olsa bu konuda özenle davranmalarının gerekliliğine, sayısız deneyimlerime dayanarak inanıyorum. Ben kendim teknede cep telefonumu çok mecbur kalmadıkça açık bırakmıyorum. Oysa onu yalnızca bir kimseyi aramak için kullanıyorum. Buna eşleri üzerindeki uzaktan izlemeli kontrol mekanizmalarını elden bırakmak istemeyen hanımların, eşlerinin güvenliği açısından anlayış göstereceklerine güveniyorum. Tabii eğer hanımlar gerekli kararlılığı ve cesareti gösterip, birçok batı ülkesinde olduğu gibi, eşlerinin deniz seyirlerine katılma yürekliliğini gösterecek olurlarsa, sorunun daha sağlıklı olarak çözüleceği açıkça ortadadır.

Marinada verdiğimiz bir günlük ara, sert havanın dinmesine yetmedi. Oysa tam tersine hava daha da sertliyor. Marinada yerli yabancı kiminle konuşsak bu koşullarda yola çıkmanın çok tehlikeli olduğunu bildiriyor, çünkü poyraz 7-8 Beaufort gücünde esiyor ve öğleden sonra daha da artacağı açıkça anlaşılıyor. Ayrıca gökyüzündeki bulutlar iyice yağmur yüklendi. Marinanın hava tahmin raporu da pek iç açıcı değil. Ancak tüm bunlara karşın hem Ömer Kaptan'ın hem benim Altın Yunus Marinada yapılacak önemli işlerimiz olduğundan, 30 haziran sabahı saat 8:00'de Kuşadası Marina'dan Altın Yunus'a doğru yelken açtık. Marinadan ayrıldıktan bir saat kadar sonra henüz Kuşadası

Körfezi'nin içindeyken müthiş bir sağanak tepemizden aşağı boşanmaya başladı. yıldız-poyrazdan esen 7 Beaufort gücündeki rüzgar yelkenleri iyice şişirip bize hız kazandırıyor ve 7-8 knot hız yapmamıza neden olup ortalığı adeta kasıp kavuruyor. Bu sırada aklıma San Francisco'da bir fotoğrafçıdan yeni aldığım ve video kameramı su geçirmez hale getiren saydam bir plastikten kameram için özel olarak üretilmiş kılıfla, dümendeki Ömer'in videosunu çekmek geldi. Ancak rüzgar ve sağanak o kadar sert ki, çıkan video filminde fırtınanın şiddeti ve yelkenci tulumu içindeki Ömer'le ilgili bir şeyler seçebilmek her baba yiğidin karı değil. Bir ara sancaktan çok uzaklarda bordaladığımız Sığacık'a sığınmayı bile düşündükse de Koraka Burnu'nu bordaladıktan sonra hızla 3100'ye kuzeybatıya çıkıyoruz. Pruvada Sakız Adası hayal meyal görünmeye başladı. Saat 14:30'da Sakız Boğazına girip bir saat sonra sancaktan Çeşme'yi bordaladık. Artık sağanak dindi, ancak karayele çeviren rüzgar 7 Beaufort hızla esiyor. Rotamız 200. Hızla kuzeye çıkıyoruz. Pruvada Toprak Adası göründü. Niyetimiz adanın kuzeyinden güvenli yoldan Ildır Körfezi'ne girmek. Ömer suları çok iyi bilmesine karşın, yarım saatlik bir süre kazanmak uğruna, Adanın güneyindeki ve deniz yüzeyinden 60-70 santim derinde yatan iki büyük mermer adasının arasından bu sert havada geçmeyi yeğlemiyoruz. Toprak Adası'nın 1 mil kadar kuzeybatısından 900 ye, sonra da pupadan iten 7-8 Beaufort gücündeki karayelin gücüyle 8-8,5 mil hızla ve 1350'lik rotayla Altın Yunus'a vararak, Marinada bize önceden ayrılmış yerimize bağlandık.

Karaya ayak basar basmaz Ömer'in oradaki Amerikalı bir tanıdığından beni epeyce düş kırıklığına uğratan bir haber aldık. Meğer biz gelmeden yarım saat kadar önce Viyana Filarmoni Orkestrası üyeleri kaldıkları Altın Yunus'tan bir otobüse binip o gece Efes Antik Tiyatrosu'nda bir konser vermek üzere yola çıkmışlar. Üstelik otobüslerine de binmek olasıymış. Bunu önceden bilseydim, ne yapıp yapar, hatta o sert karayelde Toprak Adası'nın güneyinden dolaşmayı bile göze alıp, çocukluğumdan beri hayranı olduğum bu dünyanın en köklü ve iyi Orkestrasının üyeleriyle konuşa konuşa yolculuk yaparak, Efes Antik Tiyatrosu gibi görkemli ve bir kerelik bir mekanda konserlerini dinleme olanağını elde ederdim.

Dostça geçen bu kısa beraberlikten sonra Altın Yunus Marina'da benim teknemden birkaç yüz metre uzaktaki guletinde kalan Ömer Kaptan'la el sıkışıp vedalaştık.

Bununla Altın Yunus'taki işim bitmiyor, tam tersine yeni başlıyordu. Önümdeki ilk görevlerim Deniz ve Karhan gelmeden önce teknenin tüm eksiklerini tamamlamak ve tekneye yelken seyri açısından iyice alışmaktı. Bunu yapabilmek için Ildır Körfezi'nin tüm doğa harikası köşelerini ve adalarını dolaşıyordum. Körfezin kuzeyindeki Kara Ada'ya gidip şahane doğasında yüzmek istediğim bir gün, başlangıçta ılımlı olan hava birden 78 Beaufort gücünde esen bir karayele dönüşmüştü. Bu rüzgara karşı seyretmek gerçekten yorucu olduğundan, yelkenlisiyle pupa yelken tesadüfen aksi yönümde gelen arkadaşım Erhan Okkaoğlu'nu izleyerek Adaya gitmekten vaz geçip, rotayı 1800 değiştirerek, güneybatı yönündeki yıldız Körfezi'nde demirledim.

Biraz sonra yemek yemek için "pantry"e indiğimde bir de ne göreyim orada 30 santim yüksekliğinde su birikmemiş mi? Teknenin elektrik sistemi de çalışmadığından sintine pompaları (sintinede biriken suyu denize atan pompalar) da çalışmıyordu. Hemen havuzluğa fırlayıp biraz ilerimde demirli yatan yelkenlideki sonradan baba-oğul olduklarını öğrendiğim kişilere -ne yazık ki, o telaş içinde bu yardım sever insanların adlarını öğrenememiştim, ama kendilerine sonsuz teşekkür borçluyum- seslenip "teknemin bilmediğim bir nedenle hızla su aldığını" bildirdim. Onlar hiç tereddüt göstermeden şişme botlarıyla hemen yardımıma yetiştiler. Genç olanıyla hemen iki kovayla suyu mutfak evyesine boşaltmaya başladık. Baba ise benden yetki alıp hemen Altın Yunus Marina'ya telefon etmeye gitti. İki kovayla sürekli su boşaltarak teknenin su almasını epeyce yenmiştik. Bunun üzerine demiri alıp tekneyi kumsal olan karaya oturttum. Sonra aşağıya inip tüm flanşları (lavabo, tuvalet, motor soğutma, vb. teknenin denize açılan su giriş-çıkış vanaları) kapayıp teknenin su alma nedenini aramaya koyuldum. Nedenin şaft hortumunun yarılması olduğunu saptadım. Motorun iskele yanındaki akülerden birinin 12 mm. genişlik ve 1,5 metre uzunluğundaki şerit biçimli yassı metal kablosu, akü başından ayrılıp sintineye düşmüş ve şaftın dönmesine uyup şaft hortumuna sarılarak onu bir kabak gibi yarıp parçalamıştı. Doğal olarak kablonun aküden ayrılmasıyla da teknenin servis elektrikleri kesilmişti. Yalnızca gücünü üçüncü bir aküden alan Diesel motor çalışıyordu. Deniz suyu ise hortumdaki yarıktan hızla teknenin içine doluyordu. Bu olguda bana yardım eden genç kişiyle teknenin içinden tahminen yaklaşık 2 ton deniz suyu tahliye ettiğimizi anımsıyorum. Demek ki, tüm ikazlarıma karşın, tekneyi aldığım Tersanedeki yeni aküleri yerine monte eden genç çocuklar, akü başı kelepçelerini iyi sıkmamışlardı. Olayı fark ettiğimden bir saat kadar sonra, bana yardım eden babanın telefonuna yetişen Altın Yunus marinanın

kurtarma teknesindeki elemanlar, yarığı hem denizden hem içerden geçici olarak tıkadılar ve yelkenlimi yedeğe alıp kesin tamirini yapmak için Altın Yunus Marina'nın tersanesine götürdük.

Bu olguda eğer ben Yıldız Körfezi'ne geri dönmeseydim, ya da bu olay birkaç gün önce Ömer Kaptan'la yaptığımız seyirde, Kuşadası-Çeşme arasında yakalandığımız sert havada olsaydı, büyük olasılıkla teknemin batmasını önleyemeyecektim. O sırada teknenin can salı da bakımda olduğundan, bizim yaşamlarımızın da büyük tehlikede olduğu tartışma götürmezdi. Bunu marinada kalan Ömer Kaptan'a anlattığımda:

"Verilmiş sadakamız varmış. İkimize de geçmiş olsun" demekten kendini alamamıştı. Burada bir akü başı kelepçesinin iyice sıkılmamasının nasıl vahim sonuçlar doğurabileceğini görerek, gerçekten "şeytanın ayrıntıda gizlendiğine" bir kez daha inanmak zorunda kalmıştım!

Doğal olarak teknemin kurtulmasında, tesadüfen Erhan'a rastlamam da etken olmuştu. Ona söyleyeceklerim olduğundan peşinden dönmüştüm. Kendisine rastlamasam belki de geri dönmeyecektim ve o çok sert havada, 60-70 metre derinliği olan Ildır Körfezi'nin orta yerinde, teknem sulara gömülmekten kurtulamayacaktı. Sonradan Erhan'ı görüp:

"Erhan sana 170.000 (teknenin o zamanki yaklaşık ederi) Alman Markı borcum var" dediğimde doğal olarak nedenini anlayamamıştı. Ama durumu kendisine açıkladıktan sonra "borcunu ödeyeceksin" diye tutturmasın mı? Bu kere de "başka kapıya git" diye vaz geçirene kadar gerçekten akla karayı seçmiştim!

Unutmamak gerekir ki, hayatın her aşamasında, özellikle denizcilik gibi öğrenime gereksinim gösteren tüm mesleklerin uygulanmasında, "şeytan ayrıntıda gizlenir." Öyleyse hayatta başarının gizemi, en küçük ayrıntıyı bile ihmal etmemekte saklıdır. Bu olguda görüleceği gibi, bir akü başının iyi sıkılmaması insanın yaşamını yitirmesine neden olabilir.

4 Temmuz günü okul tatilinin başlaması nedeniyle Almanya'dan gelen oğlum Deniz'i İzmir Adnan Menderes Havaalanı'ndan aldım. Doğal olarak yeni teknemizi görmek ve onunla gezmek için oldukça sabırsız ve heyecanlıydı. Yelkenliyi daha önce Almanya'daki bir tatilden yararlanarak 28 Şubat-3 Nisan tarihlerinde Bodrum'a annesi ve Meltem'le geldiklerinde tersanede karada görmüşler ve çok beğenmişlerdi. Ancak oğlum o gün tekneyi denizde ilk olarak görünce hayranlığını gizleyememiş:

"Baba bu tekne gerçekten çok güzelmiş" demekten kendini alamamıştı. O gece Deniz'le Marinada güzel bir yemek yiyip, teknede iyi bir uyku çekerek dinlendik. Ertesi günden itibaren Deniz'le birlikte hem teknenin eksiklerini gideriyor, hem de Ildır Körfezi'nde gezerek ona iyice alışmaya çalışıyorduk.

30 Haziran tarihinde Düsseldorf'ta Max Planck Lisesinin bitirme sınavlarını başarıyla veren Meltem ise bu tatilimize katılamamıştı, çünkü Annesi Karhan onu bu başarısından dolayı ödüllendirmek amacıyla, Amerika'da San Francisco'da iki aylık İngilizce kurslarına göndermişti.

Bu arada İzmir'de hassas terazi fabrikası sahibi arkadaşım Erhan Okkaoğlu ile Ildır Körfezi'nin değişik koylarını dolaşıyorduk. Erhan'ın Benetteau-43 marka yelkenlisi Altın Yunus Marina'da benimkinden 25 metre ilerde yatıyordu. 5-6 Temmuz'da Bir hafta sonu tatilinde, Erhan ve ben teknelerimizle birbirimize eşlik ederek, Ildır Körfezi'nin şahane koylarını gezme olanağımız oldu. Bu seyirlerde Erhan çevrenin sularını iyi bildiğinden bize çok iyi yol göstericilik yapıyor, karada ise bizi en nefis lokantalara götürüyordu. Erhan'ın teknesinde ise, bir yaz tatili için Çeşme'ye gelmiş eski arkadaşımız Öner Akgerman, Erhan'a eşlik ediyordu.

Bir akşam Deniz'le Altın Yunus Marina'da bağlanma yerimizde teknenin havuzluğunda oturmuş çaylarımızı içiyorduk. Rüzgar hemen her öğleden sonra olduğu gibi oldukça sert estiğinden, limanın içi epeyce akıntılıydı. Bu sırada iskele tarafımızdaki boş yere yanaşmak üzere büyük bir motoryat geldi. Motoryatın sahibi teknenin en üstündeki kaptan kulesinde güçlü akıntıya karşı manevra yapmak için didiniyordu. Rıhtımdaki marina görevlisi ise teknenin palamarını almayı bekliyordu. İki kez denize düşürdüğü halatı üçüncü kerede

sonunda yakaladı. O sırada bu kritik anda tekne sahibi kaptanın cep telefonu çalmaya başlamasın mı? Tekne sahibi çaresiz telefonunu açtı. Karşıdakinin dediklerini dinledikten sonra:

"Hayatım şu anda yanaşıyorum. Ben seni biraz sonra ararım" dedi ve telefonu kapattı.

Bunun üzerine Deniz'le ben fena halde canı sıkılan kaptana kahkahayla güldüğümüzü belli etmemek için teknemizin içine kapaklandık. Bizimle göz göze gelip aynı gülme krizine kapılan rıhtımdaki marina görevlisi ise gevşeyip motoryatın palamarını denize düşürüverdi. Böylece motoryatın tüm manevra düzeni bozuldu ve iskele yanındaki tekneye kuvvetle bindirdi. Doğal olarak da o tekne mürettebatıyla aralarında bir tartışmadır başladı. Biz ise motoryatın bize de çarpmasını güçlükle önleyebildik. Alın size daha önce de söz konusu ettiğim, teknede cep telefonunu açık tutmanın mahzurlarına gösterilebilecek, sayısız örneklerden bir tanesi daha!

Biz Deniz'le Ildır Körfezi'nin görkemli adaları ve koylarında gezip masmavi berrak sularında yüzerek dinlenirken, bir yandan eşim Karhan'ın Almanya'dan gelip bize katılma günü gelip çatmıştı. Düsseldorf'tan bindiği uçağın epeyce gecikmesi nedeniyle 12 Temmuz sabahı saat 4:00'te İzmir Havalimanı'na inen Karhan, benim arabam İstanbul'da olduğundan, bir taksiyle sabah saat 6:00'da Altın Yunus'a gelip teknede bizi uyandırarak bize güzel bir sürpriz yapmıştı. Tabii bu bizi hem çok sevindirmiş, hem de şaşırtmıştı, çünkü bu kadar gecikmeden sonra Karhan'ın İzmir'e varışını günün daha geç bir saatinde bekliyorduk. Onu hemen tekneye alıp yeniden uyuyup dinlenmeye koyulduk. Birkaç saat sonra ise THY Karhan'ın bagaj dağıtımda çıkmamış olan bavulunu getirip bizi hem sevindirdi, hem de bir kez daha uyandırdı!

14 Temmuz 1980 tarihindeki Deniz'in doğum gününü, hemen her yıl teknede kutlamayı gelenek haline getirmişizdir. Bu yıl da öyle yapmak için her türlü hazırlığımız vardı. O gün İstanbul'dan tanıdığım 20 kadar yelkenli tekne, İstanbul Ataköy Marina'dan beri sürdürdükleri yelken yarışının son ayağı olan Foça Altın Yunus bölümünü tamamlayacaklardı. Öğleden sonra 16:00 sularında tekneler birer birer Ildır Körfezi'nde boy göstermeye başladılar. Finişi tamamlayıp marinaya üst üste yanaştılar. Bu yarış bitişi Deniz için gerçek bir

yaşgünü sürprizi olmuştu. Sıcaktan bunalmış yarışçılarla biz de fırsatı değerlendirip serin denize kendimizi atıp neşeyle yüzmüştük. O gece Deniz'in yaşgününü kutlamak için marinanın enfes lokantasını ayarlamıştım. Tanıdık ve arkadaşlarla birlikte ve orkestranın çaldığı "İyi ki doğdun Deniz " bağırışları içinde 17 mumlu pastanın mumlarını söndürüp, pastayı bir çırpıda silip süpürmemiz unutulmaz bir anıydı.

Yelken yarışçıları ertesi günü öğleye doğru yeniden İstanbul'a gitmek üzere yelken basacaklardı. Start için gelip biraz ötemize yanaşan sahil güvenlik botu ve içindeki startı verecek olan Güney Deniz Saha Komutanı amiralin botla Ildır Körfezi'nin ortasına kadar açılıp, teknelere başlama komutunu vermesi, başta Deniz olmak üzere hepimiz için unutulmaz bir seyir zevki olmuştu. Sahil güvenlik botunun biraz ötesindeki 17 metrelik bir İngiliz yelkenlisinin dost olduğumuz iki birbirinden güzel kız ve ana-babadan oluşan mürettebatı da yarış teknelerini ufukta kaybolana kadar büyük ilgiyle seyretmişler, ve tüm bu olanlardan duydukları hayranlığı belirtmekten geri kalamamışlardı. Yelkenlinin kaptanı baba "elimden gelse, ben de onlarla İstanbul'a kadar giderdim" demiş durmuştu. Ancak ertesi günü Sakız Adası'na doğru yelken basmaları gerektiğinden İstanbul'a gitmeleri olanak dışıymış. Yalnız bu özel yapım gerçekten görkemli yatın, bu yarış için biçilmiş kaftan olduğunu kendilerine söylediğimde, bundan çok hoşlanmışlar ve tekneleriyle ilgili çok önemli bilgiler vermişlerdi. Yelkenciliğe gönülden tutkun bir kişinin, söylediklerine imrenmemesi gerçekten olanak dışıydı. Ben de bu duygularımı kendilerinden saklayamamıştım.

Burada hayran olduğum başka bir tekneden daha söz etmeden geçmem gerçekten haksızlık olur. Bu her yönüyle Türk olan yelkenli, Güney Akdeniz Rallisi'ne katılıyordu ve o günlerde birkaç gün Altın Yunus Marina'da kalmıştı. Tekneyi daha ilk görüşümde ona vurulmuş, rıhtımdan ona baka kalmıştım. Ben çift direkli yaklaşık 17-18 metrelik bu harika "ketsch'e" hayran hayran bakarken, yelkenlinin kaptanı duygularımı anladı ve beni teknesine davet etti. Bu daveti hemen kabul edip tekneye atladım. Teknenin sahibi ne yazık ki birkaç günlüğüne yokmuş. Teknenin ana limanı benim de daha sonra gidip kalacağım İstanbul'da Ataköy Marina imiş. Kaptan beni orada arayıp bulacağına ve tekneyle beni gezdirmeye söz veriyordu. Bu yelkenli Marmara Denizi'nde batmış bir geminin deniz dibinden çıkarılan parçalarından yararlanılarak tamamen tik ağacından üç Türk tekne mühendisi ve tasarımcısı tarafından 25 yıl kadar önce inşa edilmiş. Bunca yaşına karşın insanda sanki dün üretilmiş gibi diri ve bakımlı

bir izlenim bırakan böyle bir yelkenli karşısında şapka çıkarmamak gerçekten olanak dışı. "Ben ömrümde bu kadar güzel, düzenli, ve esaslı üretilmiş bir ahşap tekne görmedim" desem yeridir. Bu yelkenli hem nostaljik teknecilik öğeleri, hem de görkemli işçiliğiyle, her tekne tutkununun yüreğini hoplatacak çapta bir sanat ve işçilik başyapıtıydı. Tüm uğraşlarıma karşın lombozlarına kadar birçok parçası tik ağacından üretilmiş bu "ketsch"te, üretilişinden bunca yıl sonra bile, gözle görülür en ufak bir eğriliğe ya da hataya rastlayamamıştım. Sonradan Ataköy'de motorunda oluşan bir sorun nedeniyle, bu eşsiz tekneyle yelken basmam ne yazık ki gerçekleşemedi.

16 Temmuz günü -aslen 7 Temmuz tarihinde olan- 25. gümüş evlenme yıldönümümüzü Dalyanköy'de kıyıdaki enfes balık lokantalarından birinde kutlamaya karar vermiştik. Anlaşılacağı gibi bu tarih ertelemesine eşim Karhan'ın Almanya'dan gelişinin kaçınılmaz gecikmesi neden olmuştu. "Meltem & Deniz III" ile Dalyanköy'e gidip lokantanın rıhtımına baştankara yanaştık. Çevrenin harika doğası içinde düş gibi bir gün geçirip, tadına doyum olmaz yerel deniz ürünlerinden bir kez daha zevkle tattık. Daha sonra Deniz'le birlikte şişme botla deniz kızı heykelinin olduğu kumsala gidip, hem heykelle fotoğraflar çektik, hem de serin ve berrak sularda yüzerek serinledik.

Bu düş gibi günün ertesinde yine ana limanımız olan Altın Yunus Marina'ya dönmüştük. Karhan 27 Temmuz'da Almanya'ya gideceğinden, o güne kadar yelkenlimizle çevrenin gezilmeye değer harika köşelerini dolaşıyorduk. Bu arada Kara Ada'ya ve çevresindeki birer doğa harikası koylara sık sık giderek hem tertemiz sularında yüzüyor hem de nefis lokantalarında çevrenin tadı damaklarımızda kalan balık ve öbür yemeklerini yiyorduk.

27 Temmuz Pazar günü Karhan her zamanki gibi büyük bir kararlılık örneği göstererek o şahane yöreyi bırakıp, İzmir Havalimanı'ndan Almanya'ya geri döndü. Biz Deniz'le Altın Yunus'da baş başa kalmıştık.

Bunun üzerine Yıldız Burnu'ndaki koya demirledikten sonra, arkadaşım Onur Yetkin ve Eşi Elisabeth'i arayıp onlarla Ilıca'daki yazlık evlerinde çok güzel iki gün geçirmiştik (bkz. "İstanbul/ Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazısı). Kızları Banu, Lale ve Ceyda'yı yeniden görmekten ise pek mutlu olmuştuk. Onlar da her zamanki aşını konukseverlikleriyle çevremizde fıtır fıtır

dönmüşler, önceki yaz başımızdan geçen olaylardan bol bol söz edip epeyce gülüşmüştük.

Böylece oralarda geçirdiğimiz güzel günler her zamanki gibi bir çırpıda gelip geçti ve İstanbul'a iş başına dönme zamanı geldi çattı. 8 Ağustos Cuma günü Deniz'le ikimiz o sırada teknenin bağlı olduğu Dalyanköy'den saat 15:40'ta "Vira Bismillah" 300 ile Toprak Adası'yla Çolak Burnu'nun arasındaki boğaza doğru yelken açtık. Önümüzde İstanbul'a kadar yaklaşık 300 millik bir yol var. Kari ise bize Baba Kale'de katılacağına söz vermişti. Öyleyse oraya kadar Deniz'le birlikte gideceğiz. Hava ılımlı. Rüzgar poyrazdan 4-5 gücünde esiyor. Rahat bir seyirden sonra saat 19:25'te Yeni Liman'a varıyor ve o akşam orada geceliyoruz.

Ertesi sabah erkenden saat 7:35'te Baba Kale'ye doğru yola koyuluyoruz. Bu kere kararımız Midilli Adası'yla Anadolu anakarası arasından geçmek yerine daha kısa zaman alacağına inandığım adanın güneyi ve batısından geçen bir rotayı izlemek. Bu nedenle 3000'lik bir rotayla Midilli Adası'nın güneyindeki Potamos'a doğru yelken basıyoruz. poyraz dünkü gibi 4-5 Beaufort gücünde esiyor ve bizi 6-7 knot hızla adaya doğru itiyor. Yaklaşık 3 saatte Potamos açıklarına varınca rotayı 2850'ye çevirip, adanın en batı noktası olan Sığrı Burnu Feneri'ni tutuyoruz. Feneri bordaladıktan sonra adanın o sıraya kadar kestiği 6-7 kuvvetine erişen poyraz birdenbire kendini tam heybetiyle gösterdi ve pruvamızdan bindirerek bizi epeyce zorluyor, ama orsa (karşıdan alınan rüzgarla) seyriyle 7 knot hızla önce kuzey, sonra kuzeydoğu rotasıyla saat 15:15'te Baba Kale Limanı'na giriyoruz.

Orada buluşacağımız Kari birkaç saat sonra Çanakkale'den otobüsle gelip bize katıldı. Limanda yüzüp nostaljik Osmanlı Kalesi ve çevresini bir kez daha gezme fırsatını buluyoruz. Ancak poyraz giderek artıyor. Yanımızda yatan 15 metrelik "Contest" marka görkemli "yavl'ın" (iki direkli mizena yelkeni bulunan yelkenli tekne) mürettebatı çok endişeli. Bu tekneden çok hoşlandığımı sezen Kari hemen bana soruyor: "Biliyor musun bu yelkenli ne yapısı?" Ben de kızdırmak için:

"Hollanda yapısı" diyorum. Kari böbürlenerek:

"Hayır, o Finlandiya yapısı bir "yavl"" diye yanıtı yapıştırıyor ve ne

kadar iyi bir tekne olduğunu anlata anlata bitiremiyor.

Bu teknedekiler de Bozcaada'ya gideceklermiş. Bunu birkaç saat önce denemişler ama şiddetle esen yıldız-karayele dayanamayıp yarı yoldan "dat bir feryad iki" *[büyük bir dertten dolayı şikayet etmek ve yüksek sesle yardım istemek]* geri dönmüşler. Bana ne yapmak niyetinde olduğumu soruyorlar. Ben de:

"Biz bugün Bozcaada'ya gitmek zorundayız, çünkü bize eşlik eden Kari'nin mutlaka ertesi pazar akşamı Çanakkale'de olması gerekiyor. Biz ne olursa olsun birazdan yola koyulacağız. İsterseniz siz de peşimizden gelin" diye yanıtladım. Bunu söylerken Baba Kale'den kuzeye dönünce 7-8 gücüne çıkan yıldızkarayelin pruvadan acımasızca bindireceğini biliyorum. Biraz tereddütten sonra Kari'nin ısrarlarına dayanamayıp saat 17:30'da Bozcaada'ya doğru vira ettik. Bunu gören "yavl" de peşimize takıldı. Limandan çıkıp kuzeye 00'ye dönünce karayel tüm şiddetiyle bizi önlemeye başladı. 7-8 Beaufort gücünde tam karşımızdan esiyor. Buna koşut güçlü bir akıntıyla da savaşmak zorundayız. Tüm bunlara azgın dalgalar da eklenince arza göre hızımız 3-4 knot'ı geçmiyor. Bu müthiş karşı güçleri yenebilmek için zor olmakla birlikte motor yelken seyrediyoruz. O sırada şiddetli bir sağanak da başladı. Kolay kolay dineceğe benzemiyor. Gökgürültüleri ve şimşek çakmaları da eksik olmuyor. "Yavl" bizden 3 metre daha uzun olduğundan yavaş yavaş bizi geçiyor. Saat 20:00'de hava tamamen karardı. Yarım saat sonra büyük güçlüklerle Bozcaada'nın en güney noktası olan Mermer Burnu'nun 4.5 mil güneyindeki çakarı iskeleden bordaladık. Geçen yaz yerinde bulamadığımız çakarı bu kez çok güçlükle seçebiliyoruz. Birazdan Mermer Burnu'ndaki feneri de bordaladık. Ama bu sert rüzgarda, sağanakta, vahşi dalgalar arasında ve zifiri karanlıkta güney girişi tehlikeli kaya dolu olan Bozcaada Limanı'na girmek gerçekten riskli. Deniz de iki saat kadardır biraz ateşi çıktığından iskele kıç kamarasında kesik baş gibi uyuyor. Oysa bu çok tehlikeli durumda uyanık olsa çok iyi olur, çünkü her an kayalara bindirip parçalanma olasılığımız yüksek. Uyansın diye tam üzerindeki havuzlukta ter ter tepinip gürültü yapıyorum, ama o oralı bile değil. Kari'de ise şafak kelimenin tam anlamıyla atmış durumda. Ne yapacağını şaşırmış, elinden gelse sinirinden üstüme saldıracak. Dümeni bana vermemekte ise kararlı görünüyor. Neyse ki limanın girişini bilmeme hürmeten her dediğim komuta aynen uyuyor. Lanet olası pusulanın aydınlatma lambacığı da sönmüş, hiçbir şey görünmüyor. Koşup "pantry"den el fenerini getirdim ama bu sağanakta bununla da pusulayı görmek çok

zor.

Kari'ye şöyle sesleniyorum:

"Kari gözlerini dört aç. Önümüzde çok büyük iki kaya parçası olması gerek. Bunlarla adanın arası çok sığ. Kayalara ya da adayla kayalar arasındaki sığlığa bindirirsek hapı yutarız."

Bunu duyan Kari çılgına döndü. Kari'ye dedim ki:

"Hiç kızma. Baba Kale'den senin hatırın için yola koyulduk. Bana kalsa orada bir gece daha konaklardım". Kari buna sesini çıkaramadı. Tüm dikkati ve iyi niyetiyle zifiri karanlıkta dümen tutmaya çalışıyor. Biraz sonra kayalar 50 metre kadar önümüzde tüm heybetleriyle belirdi. Şiddetli yıldız-poyrazda dümen tutturup kayalardan kaçmak gerçekten çok zor. Bunun üzerine tüm kararlılığımla dümeni Kari'nin elinden alıp bütün gücümle sancak alabanda basıyorum. Azgın dalgaların üzerinde şahlanan tekne, sanki güçlükle komutumu dinlemeye başlar gibi oldu. Ancak bu tam bir komut dinleme değil komut dinlemekte ısrarla direnen sarhoş bir küheylanın umutsuz devinimleri. Tekne biraz daha nazlanırsa kayanın üzerinde resmimiz çıkabilir. Bu bir ileri, iki geri gibi bir ölüm dansı. Motor tam gaz ileride ama nafile. Bu korkunç güce yelkenlerin tam basılı olması bile karşı koyamıyor. Var gücümle kayalardan kaçmaya çalışıyorum. Tekne tam bir anaforun içinde çalkanıyor. Bizi belki de bir mucize kurtarabilir. Durum çok kritik ama sanırım yavaş yavaş imkansızı başarıyoruz. Yelkenli kayalara çarpıp parçalanma tehlikesini yavaş yavaş atlatıyor. Şimdi bütün mesele bu kez iskele alabandayla limanın girişini bulmakta. İçgüdülerimle hareket etmekten başka yapılacak bir şey yok. Liman girişi biraz kuzey batıda olmalı. Birazdan 300-400 metre kadar uzakta ışıklar göründü. Bunlar limanın ışıkları. Kari bağırarak soruyor:

"Bu ışıklar nedir?"

"Araba vapurunun ışıkları. Haydi gözün aydın" diye bağırıyorum.

Limana girdiğimizde içerisi ana baba günü gibiydi. Balığa çıkmış

birçok balıkçı teknesi bu beklenmedik fırtınadan çil yavrusu gibi kaçışmış ve can havliyle limana sığınmıştı. Hemen kıyıdaki balıkçı lokantasına yanaştık. Üstümüzü başımızı kuruladıktan sonra Deniz'i uyandırdım. Ne de olsa genç. Ateşi düşmüş bile. Hemen lokantaya balıkları ve içkileri ısmarladım. Lokantada denizci ve balıkçılardan atlattığımız fırtınanın ağırlığıyla ilgili epeyce öykü dinledik. Akşam yemeğini afiyetle yedikten sonra teknede yatıp güzel bir dinlenmeye koyulduk.

Ertesi sabah 10 Ağustos tarihinde Kari'yi mutlaka Çanakkale'ye yetiştirmek amacıyla erkenden kalkıp saat 7:35'te Bozcaada'dan yelken bastık. Hava dün geceye oranla epeyce durulmuştu. Bu sırada dümende ben vardım. Kari kahvaltısını bitirmek üzereydi. Çanakkale Boğazının ağzına erişmek için doğru rota 150 idi. Ancak ben bir gece öncesinin yorgunluğu sonucu olacak, tekneye 00'lik Gökçeada rotası vermişim. Havuzluğa çıkıp bunu gören Kari birden Çanakkale'ye akşama yetişememek korkusuyla adeta çılgına döndü. Bana ısrarla doğru derecenin 15 olduğunu söylüyordu. Ben de:

"Hayır benim hatırımda 00 kalmış. Ama gerekirse "pantry"deki haritaya bakabiliriz" dememle Kari birdenbire beklenmedik bir biçimde zıvanadan çıkıverdi. Yüzü bembeyaz olmuş zangır zangır titriyordu. Elindeki kahvaltı bıçağıyla üstüme saldırıp yakama yapışmasın mı? Buna çok canım sıkılmıştı. Hemen kendisine gerekli ihtarlarda bulunup bıçağı zorla elinden aldım. Hızla "pantry"den haritayı getirdim. Kari'nin ileri sürdüğü derece doğruydu, ama bu bana karşı böyle bir davranışta bulunmasını kesinlikle gerektirmezdi. Artık onunla bu işi daha fazla yürütmenin bir yararı. kalmadığı gün gibi açıktı. Yapılacak şey sakin havadan yararlanıp onu bir an önce Çanakkale'de bırakmaktı. Öyle de yaptım. Saat 14:10'da Çanakkale yat limanına yanaşıp Kari'yi orada indirdik. Aslında melek gibi bir huya sahip ve çok zeki olan bu kurt denizcinin, tüm ruhsal bunalımlarının ardında aşık olduğu Finlandiyalı sevgilisiyle mesleği gereği hep ayrı yaşamasının önemli payı vardı. O kızı gerçekten çok sevdiğini iyice biliyordum. Birkaç yıl önce boşandığı Kıbrıslı Türk eşini unuttuğunu söylemek ise olanak dışıydı. Kendisinden sohbetlerimizi zaman zaman Türkçe yapacak kadarlık bir Türkçe bile öğrenmişti.

Yakındaki benzinciden taksiyle mazot ikmalimizi yapıp, saat 15:10'da Deniz'le Gelibolu'ya doğru yelken basıyoruz. Akşam 18:15'te Gelibolu'nun o şirin ve güzel, üstü açık bir kayıkhaneye benzettiğim

yat limanına kıçtan kara bağlandık. O akşam Gelibolu'nun Liman Lokantası'nda kendimize güzel bir ziyafet çektikten sonra teknede uykuya daldık.

Ertesi gün 1. Dünya Savaşı'nda başında W. Churchill'in bulunduğu İngiliz Amirallik Dairesinin akıllara durgunluk veren bencil, atılgan ve inatçı saldırısı ile Alman Genelkurmayı'nın Avrupa cephelerindeki yükünü azaltma çıkarları uğruna 10 ülkeden yarım milyondan fazla insanın can verdiği ve bir o kadardan fazlasının sakat kaldığı o vahşi Gelibolu Yarımadası ve Çanakkale Boğazı savaşlarını hala nefretle yaşayan yerli halk ile, bu savaşlardan söz ederek geçiriyoruz. . Bu arada çevredeki savaştan kalma çok ibret verici ve savaşın korkunç yüzünü pek somut biçimde yansıtan siper ve mezarları geziyor ve çarşıdaki kitapçılardan bu savaşla ilgili yerli yabancı kitaplar satın alıyoruz. Burada edindiğimiz izlenimler, bende ve özellikle savaştan aşırı nefret eden Deniz'de, unutulmaz dersler çıkarılacak anılar olarak belleklerimize kazınıyor. Neredeyse burun buruna kazılmış ve insan iskeletleriyle dolu bu siperlerde, savaşın vahşi yüzünü buram buram yaşayarak medeniyet havarilerinin günahsız insanlara nedenli vahşice saldırdıklarını hayretler içinde gözlerimizle görerek dehşete kapılıyor ve yüce ozan Mehmed Akif'in şu anlamlı ve duygu dolu dizelerini gözlerimiz dolu dolu anımsamadan edemiyoruz:

"Şu Boğaz Harbi nedir? Var mı ki dünyada eşi?

En kesif orduların yükleniyor dördü beşi,

-Tepeden yol bularak geçmek için Marmara'ya

Kaç donanmayla sarılmış ufacık bir karaya.

Ne hayasızca tahaşşüt ki ufuklar kapalı!

Nerde gösterdiği vahşetle "Bu: Bir Avrupalı.

Dedirir - yırtıcı, his yoksulu, sırtlan kümesi,

Eski Dünya, Yeni Dünya, bütün akvam-ı beşer,

Kaynıyor kum gibi... mahşer mi, hakikat mahşer.

Yedi iklimi cihanın duruyor karşında;

Avusturalya'yla beraber bakıyorsun: Kanada!

Çehreler başka, lisanlar, deriler rengarenk;

Sade bir hadise var ortada: Vahşetler denk.

Ey, bu topraklar için toprağa düşmüş asker!

Gökten ecdad inerek öpse o pak alnı değer.

Ne büyüksün ki kanın kurtarıyor tevhidi...

Bedr'in aslanları ancak, bu kadar şanlı idi.

Sana dar gelmeyecek makberi kimler kazsın?

"Gömelim gel seni tarihe!" desem, sığmazsın.

Hercümerc ettiğin edvara da yetmez o Kitab...

Seni ancak ebediyetler eder istiab."

Deniz'in Düsseldorf'taki okulu 18 Ağustos'ta başlayacağından görkemli Gelibolu'dan 13 Ağustos'taki İstanbul otobüsüne yer ayırtmıştık. İstanbul'a hareket etmeden önce Limanda bir çırpıda tanıştığımız can insan, yaşlı deniz kurdu balıkçı reisi Hasan Kaptan'a tekneyi teslim ettim. Kendisinden Deniz'i Almanya'ya uğurladıktan sonra Gelibolu'ya dönüşümde bana teknede İstanbul'a kadar eşlik edeceğine dair söz alıyorum. Zaten o da o günlerde İstanbul'a gitmek istediğinden teklifimi tereddütsüz kabul etmişti. Limanın içinde Hasan Kaptan'ın 6 yaşındaki torununun Dedesinin tüm itirazlarına karşın, yalvar yakar bizden aldığı şişme botumuzla, mükemmel kürek çekerek Limanı dört dönmesi, hatta sert esen rüzgarda Limanın dışına çıkmak isteme cesareti, bizi çok etkilemişti. Hem babası hem dedesi denizci olan bu çocuğun, o küçücük yaşında denizciliğe karşı olan üstün yeteneğinin uygulamalı olarak ve erken eğitilmesinin, yeteneğe ihtiyaç gösteren tüm uygulamalı sanatlar, spor dalları v:b. Konularda ne denli önem taşıdığını, somut olarak bir kez daha yaşayıp görüyoruz. Böyle gençlerin çeşitli dallarda tüm ülke çapında keşfedilip yetkili okullarda yetiştirilmelerinin pek yararlı sonuçlar doğuracağı tartışma götürmez bir gerçektir.

İstanbul'da birçok işlerimizi yoluna koyduktan sonra 16 Ağustos günü Deniz'i Düsseldorf'a gitmesi için uçağa bindirdim ve akşam oraya varış haberini aldım. Yine hem tayfasız hem serdümensiz hem de sohbet edecek bir arkadaşsız yapayalnız kalmıştım. Gelibolu'da Hasan Kaptana emanet ettiğim "Meltem & Deniz III"ü İstanbul'a getirmek için 17 Ağustos günü yeniden erkenden Gelibolu'da oldum. Sözleştiğimiz gibi, Hasan Kaptan'la tekneyi İstanbul'a götürmek üzere, aynı gün saat 15:00'de Gelibolu yat Limanından yola çıktık.

Hedefimiz bir yaz önceki gezimizde (bkz. "İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazısı) kızım Meltem'in önkolunun kırılması nedeniyle epeyce dramatik saatler yaşadığımız Hoşköy'deki balıkçı barınağına varmaktı. Sakin bir havada daha çok motor seyriyle saat 21:00'de orayı bulduk. Ben Hasan Kaptan'ı teknede yalnız bırakıp doğru geçen yaz Meltem'in kolunun kırılması sırasında bana çok yardımı dokunmuş olan "Motel Hoşköy'ün resepsiyonundaki Metin'i aramaya gittim. O sırada resepsiyondaki arkadaşının dediğine göre Metin orada gündüzleri çalışıyormuş ve bir saat kadar önce vardiyası bittiğinden oradan ayrılmış. Ben de arkadaşına Metin'e çok selamımı söylemesini bildirerek, kendisine vermesini dilediğim ve teşekkürlerimi yazdığım bir kartımı bıraktım. Hasan Kaptan'la "Meltem & Deniz III"ün havuzluğunda çok hoş bir havada yemeğimizi yedikten sonra kamaralarımıza çekilip sabah çok erkenden kalkarak İstanbul'u bulmak niyetiyle yatıp uykuya daldık.

Ertesi sabah saat 5:10'da Hoşköy'den ayrılıp yeniden yola koyuluyoruz.

Bu kez niyetim Silivri'de Klassis Oteli'ni bulup tüm ısrarlarıma karşın bu refakat için benden bir kuruş para almayı kabul etmeyen 67 yaşındaki bu yorgun denizciye orada güzel bir zaman geçirtip iyi bir ziyafet çekmek. Ancak rüzgar giderek 6 kuvvetine kadar çıktı. Tabii orsadan gelen poyrazı optimal olarak alıp yelkenleri iyice şişiriyorum. Oysa bunca yılın kurt denizcisi Hasan Kaptan tekne güçlü poyrazın etkisiyle 300 yalpaya düşünce (yana yatınca), yelken seyrine hiç alışık olmadığından dayanamıyor ve:

"Doktor Bey ne olursun, şu yelkenleri indir. İçim götürmüyor.

Devrileceğiz" diye adeta yalvarmaya başlıyor. Kendisini güçlükle yatıştırıyorum. Benim her zaman böyle seyrettiğimi ve hiçbir şey olmayacağından emin olmasını ondan rica ediyorum. Yine de Kaptan çok endişeli. Elleriyle küpeşteye sıkı sıkıya tutunuyor. Benim niyetim ise onu üzmek değil oysa Klassis Oteli'ne bir an önce varıp orada ona güzel birkaç saat geçirtmek. Sonunda kendisine teknenin altında 2.600 kiloluk uzun bir kurşun salmamız olduğundan, devrilme olanağımızın bulunmadığını kanıtlıyorum. Böylece kaptan biraz olsun yatıştı. Zaman geçtikçe o da bu işe epeyce alıştı ve yıllarca dinlemekten kulaklarını yarı duymaz duruma getirmiş motor gürültüsü olmadan yapılan yelken seyrinin keyfine iyice varmaya başladı. Kaptanın tek katlanması gereken ise teknenin düştüğü yalpa. Bu da, alıştıktan sonra pek önemsiz bir ayrıntı. Hasan Kaptan şimdi artık benden yelkenlerin nasıl basıldığını öğrenmeye başladığı gibi, Cenova ve ana yelken altındaki yelkenliye 6 Beaufort gücündeki poyrazda güzel güzel dümen bile tutuyor. Böylece ben de bir yandan teknedeki yan işleri halledebiliyorum. Bu koşullarda saat 14:00'te Otel ilgililerinden izin alıp Klassis Oteli'nin küçük limanına girip, rıhtımına bağlandık.

Hemen otelin park biçiminde yapılmış şahane bahçesinden ilerleyip ana binada en mükellefinden içki ve yemeklerimizi ısmarladık. Yemekten sonra otelin eğlence olanaklarını gören Hasan Kaptan torununu da birlikte getirmediğinden öyle üzgün ki, elinden gelse Gelibolu'ya dönüp onu da alacak. Ben de ona:

"Ben sana demedim mi torununu da alalım diye. Ben buranın tam ona göre olduğunu biliyordum ama sana söz dinletemedim" diyerek onu kızdırıyorum.

Böylece bu düş gibi otel dinlenmesinin sonu ve yine tekneyle yola koyulma zamanımız geldi çattı. Otelin şahane bahçesinden aşağıya limana doğru iniyoruz. Birden Hasan Kaptan olduğu yerde mıhlandı kaldı. Beni de durdurup ısrarla ağaç yapraklarının arasından bana bir yeri gösteriyor.

Gösterdiği yere baktığımda gördüğüm manzara şu: Sarışın ve çok güzel bir gezgin kız, bir şezlongun üzerine oturmuş sözde elindeki kitabı okuyor. Kızın üzerinde incecik tangasından başka hiçbir şey yok. Burada daha fazla ayrıntıya girmek istemem, ama şu kadarını söylemeden geçemeyeceğim. 67 yaşındaki kurt denizci Hasan Kaptan'ı

bu görüntüyü seyretmekten zorla ayırıp kolundan çeke çeke tekneye götürmek için akla karayı seçtiğimi unutmuyorum!

Saat 18:00'de Klassis Oteli'nden vira edip yeniden yola çıktık. Bu arada rüzgar epeyce kaldığından, daha yavaş bir seyirle gece saat 22:50'de Ataköy Marina'ya varıp orada önceden ayarladığım yerime bağlandık. Gece teknede kalıp ertesi sabah erkenden Hasan Kaptan'ı bir taksiyle gitmek istediği yere bıraktım. Emektar Hasan Kaptan'la el sıkışıp "daha nice müşterek seyirlere" dileklerimizle pek dostça vedalaşıyoruz. Böylece birçok öykülerle dolu bir yelken gezim daha sona ererken, yeni göz ağrım "Meltem & Deniz III"ü de işyerimin bulunduğu ve o zamanlar sürekli yelken revirim olan İstanbul'a getirmiş oluyordum.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

KOPER SLOVENYA'DAN YALIKAVAK'A 1.200 DENİZ MİLİ

Amsterdam'ın 20 kilometre doğusunda, Almere Muiderzand'daki ana limanında dört yıldır kalmakta olan "Meltem & Deniz III"ü Türkiye'ye götürme zamanı artık gelmişti. "Artık" diyorum, çünkü yakın çevrede (Manş Denizi, İngiltere, Fransa, Belçika, Hollanda, Almanya kıyıları) teknemle gezmediğim pek yer bırakmamıştım. Şimdi artık kuzeyin puslu kasvetinden silkinip, güneye güneşe inmek görünüyordu ufkumda. Peki, 1999 yılında İstanbul'dan Belçika'nın Anvers kentine kadar denizden tersini gerçekleştirdiğim bu pek de kolay olmayan yolculuğu nasıl başarabilecektim? Bilindiği gibi, Amsterdam ile Bodrum arasındaki kara yolu, yaklaşık 3.650 kilometre kadardır. Ancak yelkenlimi Avusturya ya da Slovenya'dan daha doğuya kara yoluyla götürmem olanaksızdı. Çünkü Avrupa Topluluğu'ndan Türkiye'ye kadarki köprülerin birçokları, teknemin altından geçmesine izin vermeyecek kadar (4,20 metreden az) alçaktı. Bu nedenle, "Meltem & Deniz III"ü Hollanda Muiderzand'dan Slovenya Koper'e karadan yaklaşık 1.600 kilometre taşıtmaya, oradan da denizden Bodrum Yalıkavak'a yaklaşık 1.200 mil götürmeye karar vermiştim.

Muiderzand ile Koper arasındaki kara taşımacılığını, yelkenli-yat taşımakta uzmanlaşmış bir Alman şirketi paldır küldür de olsa gerçekleştirdi. Hollanda'da gündüzleri taşınabilmesine karşın, Almanya'daki kurallara göre, 12 metrelik bir yatın karadan taşınması ancak hava karardıktan sonra yapılabiliyor. Bu nedenle treyler Muiderzand'dan Hollanda-Almanya sınırına kadar olan bölümü gündüz geçti. Sınırda ise havanın kararmasını bekledi. Gece trafiğin az olmasından yararlanan taşıyıcı, otoyollarda 120 kilometrelere erişen hızıyla Teknenin havuzluğuna sıkı sıkıya yerleştirip bağladığım usturmaçaların (yatların yanlarına asılan ve çarpmaları önleyen plastik balonlar) dört tanesinin uçarak kaybolmasına, direk ucundaki televizyon anteninin ve rüzgar gülünün dibinden kopmalarına ve kimbilir farkına varmadığım daha nice hasarlara neden olmuştu. Beklediğim gibi taşın firması ve sigortası bunların hiç birini üstlenip, ödemediler. Ne yapalım, dünyada paraların suyunu çekmesinin hızla sürdüğü günümüzde, insanlar da "yalnız kendine Müslüman" olma özelliklerini enikonu pekiştiriyorlar. Bakalım bu pekişme hızı, hukuk devleti kurallarından kesinlikle şaşmadığını her vesileyle bangır bangır bağıran demokrat iktidarlar dünyamızda (!) daha hangi

boyutlara erişecek? Koca koca bankaların tüm hesaplarının ve mal varlıklarının üzerine "lök" diye oturup, mudilere ve banka sahiplerine birer bardak su içirme dürtüleri ne kadar daha palazlanacak? Doğrusu herkesin pek çok merak etmesi ve önlem alması gereken konular bunlar! kızım Meltem bebekliğinde sütünü tamamen içip bitirdikten sonra boş biberonunu, "bittaaa!" diye bir nara atıp, tüm gücüyle duvara patlatırdı. Onun bebekken yaptığını ülke yönetimini hiç de meşru olmayan yollardan ele geçirmiş iktidarların, "bankada hesabı olan öbürlerine" hiç çekinmeksizin uygun gördüklerini, her geçen gün daha kötüleşen örnekleriyle gözlüyoruz! Bunun sonunun tüm ulus için onulmaz bir yıkım olduğunu öngörmek, çok uzak gelecekleri kestirmek sayılmaz!

Tüm bu taşın hasarlarına ek olarak, treyler sürücüsü, ısrarlı uyarmalarıma karşın, Avusturya-Slovenya Sınırında, Avrupa Birliği'nden çıkış belgesi almamış. Oysa "Meltem & Deniz III" ile Avrupa Birliği karasularına 14 Ağustos 1999 tarihli büyük Marmara depreminin olduğu gün girmiştim. Bu günden sonra, teknem Avrupa Birliği'nde 3 yıldan uzun kaldığından, Anvers Maliye Bakanlığı'na 1.700 Euro'luk KDV ödemem gerekti. Sürücü Avrupa Birliği'nden çıkış belgemi almadığından, Anvers ve Brüksel'deki Maliye Bakanlığı papalarıyla yaptığım Almanca, İngilizce, Fransızca, Felemenkçe ve evrakı benimkine karışmış bir Yunanlı'nınkinden ötürü Yunanca yazışma ya da telefonlaşmalar sonucunda, söz konusu KDV'yi güçlükle geri alabildim! Böyle bir dil kargaşasının egemen olduğu coğrafyada, bir "Avrupa Birliğinden" ne ölçüde söz edilebileceğini ise, üzerinde derin bilimsel araştırmalar yapılması gereken bir konu olarak görüyorum. Toplam 8 ay sürmüş bu bürokrasi savaşında, asli görevi olmamasına karşın gösterdiği sabır ve uğraşları için, sekreterim Bayan Irina Breckel'e burada teşekkür etmeden geçemeyeceğim.

Avrupa Birliği'ne giriş tarihim olan o uğursuz deprem gününe gelince: "Meltem & Deniz III" ile karasularına girdiğim Belçika'nın Anvers gümrüğünde başvurduğum ilgililer, radyodan biraz önce öğrendikleri deprem haberini bana, büyük bir üzüntü ve panik içinde verdiklerinde, geçirdiğim şoku ömrüm oldukça unutamam. Bu uğursuz haberi öğrendiğimde Anvers'te de bir deprem oluyor sanmıştım. Sanki dev gümrük binası ayaklarımın altından kayıyordu. Yoksa peşimde bıraktığım uzun deniz yolculuğu mu tutmuştu beni? Aslında bugüne dek ne Anvers'te önemli bir deprem olduğunu duymuş, ne de kendimde başımdan geçen en sert fırtınalarda bile bir deniz tutması gözlemiştim. Geçirdiğim şokun etkisiyle ne olduklarını zaten pek

bilmediğim tüm belgeleri ve elimdekileri Belçikalı maliye memurunun masasına fırlatıp, kendimi koca gümrük binasının dipsiz koridorlarına atmışım. Tesadüfen memurun masasına attıklarım arasında olmayıp, cebimde kalmış telefonuma sarılmış, ama İstanbul ile Belçika arasındaki bağlantılarının tümüyle kilitlenmiş olmasından, İstanbul'da aradığım bir dolu akraba ve yakınımın hiç biriyle ilişki kuramamıştım. Neden sonra aklıma, İzmir'de yaşayan ve başka nedenlerle gezi yazılarımda (bkz. "İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş") sıkça sözünü ettiğim eski dostum, Elisabeth Yetkin'i aramak geldi. Ondan, doğup büyüdüğüm İstanbul'umda önemli bir yıkım olmadığını öğrenince biraz olsun kendime gelmiştim. Allah'tan gümrük ilgilileri, geçirdiğim şoka alışılmadık bir hoşgörü göstererek, ömrüm boyunca anlamakta güçlük çektiğim gümrük işlemlerini, iyice berbat etmemi önlemişlerdi. Doğal olarak geçirdiğim bu şok sırasında, eşim Karhan'ın da yanımda olması bana büyük bir destek olmuştu.

Her ne ise, treyler yukarda kısaca açıkladığım taşın olumsuzluklarına karşın, ömrünün ilk ve umarım son kara yolculuğunu böylece peşinde bırakan "Meltem & Deniz III"ü, Slovenya'nın kıyı kasabası Koper'deki marinaya getirip bırakmıştı. Bu taşıma firmasıyla yaptığımız anlaşmaya göre, tekneyi Slovenya'dan Türkiye'ye denizden, firmanın Behrens adındaki kaptanıyla götürecektik. Ancak konuşmalarımız arasında bir gün kendisi bana tekneyi Bodrum'a eşiyle birlikte götüreceklerini ve beni tekneye alamayacağını bildirdi. Buna neden olarak, denizciliği ve kişiliği hakkında bilgi sahibi olmadığı birini, yani beni, kaptanı olduğu bir teknede bulunduramayacağı düşünüşünü gösterdi. Ayrıca tekne Türk bandıralı olmasına karşın, yelkenlime Türk bayrağı çekemeyeceğini, böyle yaparsa özellikle Yunanistan'da kendisine çok güçlük çıkaracaklarını, tekneyi alman bayrağıyla götürmemizin daha doğru olacağını ileri sürüyordu. Oralıları iyi tanıdığımdan, bunu Kuzey Alman köylüsü kafalı şoven milliyetçiliğinden ve işten kaçma amaçlı yaptığını biliyordum. Bu savının doğru olmadığını, çünkü bunu Yunanistan dahil, Avrupa'nın tüm denizlerinde yaptığım deniz gezilerimden iyice bildiğimi ısrarla söyledimse de, onu bu düşünceme inandıramadım. Hem tekneye beni almak istemeyişini, hem de Türk bayrağı çekmeyi kabul etmeyişini kesinlikle benimsemediğimden, kaptan Behrens'le yollarımızı ayırmak zorunda kaldım. Artık ufkumda uzun ve çok daha hoş olacağını umduğum ve sandığım bir deniz yolculuğu görünüyordu.

27 Ağustos 2003 günü Koper Marina'da İstanbul'un eski ve ünlü yarış yelkenlisi "Uzma"nın dümencilerinden ve İstanbul Yelken Kulübü'nün

kıdemli üyelerinden Edip Ürer ve eşi Sevil Hanım'la buluştuk. Onları Kaptan Behrens'in yerine kendime yol arkadaşı olarak saptamıştım. Onlar İstanbul'dan ben ise Düsseldorf'tan uçakla gelmiştik. Edip'le bu geziyi nasıl yapacağımızı Ağustos ortalarında yaz tatilimi geçirdiğim Bodrum'daki "The World of Wonders" otelinde ayrıntılarıyla planlamıştık. Bu planları yaparken seyrimiz boyunca bize pruvadan (teknenin başı) şiddetle direnmekten pek geri kalmayacak, Adriyatik Denizinde o mevsimde hiç de alışılmadık "keşişlemeyi" (güneydoğu rüzgarı) hesaplarımıza katmamıştık. Ancak geç de olsa 26 Ağustos günü Hamburg'daki Alman Hava Servisi'nden (Deutscher Wetterdienst) faksla aldığım deniz hava tahmin raporundan (Seewettervorhersage) rüzgarın çoğunlukla güney doğudan 6 ila 9 kuvvetlerinde eseceğini öğrenmiştim. Daha sonra Hırvatistan'ın Split Kentindeki Meteoroloji Merkezi'nden (Marine Meteorological Centre-Split) telsizle aldığımız 5 Eylül tarihli rapor (weather report) ise 5 ila 9 Eylül tarihleri arasında Dubrovnik'e kadar poyrazın (kuzey-doğu rüzgarı) 4 ila 10 gücünde eseceğini bildiriyordu. Bu verilere göre güvenilmez havalarıyla ünlü Adriyatik Denizi'ndeki koşullar bize pek acıyacağa benzemiyordu, ama bizim de yapılmış bir planımız vardı. Daha önemlisi sağlam, denizci ve hızlı yelkenlim "Meltem & Deniz III"e (Jeanneau, Sun-Charm 39) duyduğum güvenim sonsuzdu. Üstelik Friedrich Nietsche'nin dediği gibi "hiç risk almadan, yaşamda yalnızca seyirci kalınacağını" da pek iyi biliyorduk. O gece Edip'in marina ilgililerinden sağladığı küçücük bir odada kalmıştım.

Koper Marina'nın bakım ve onarım olanakları oldukça pahalı ama iyi idi. Bundan yararlanarak teknemizin Muiderzand'dan getirilirken indirilmiş olan ana direğini, Marinanın elemanlarına diktirdik. Yolda hasara uğramış rüzgar gülü ve hava tahmin aygıtının anteni gibi şeyleri, gerek kendimiz düzelttik, gerekse Marina ilgililerine onarttık. Eskimiş yelken ve güverte donanımının iplerini yeniledik. Yelkenlerin bakımını yapıp temizledik. Kavurucu güneş altında güverte ve bordayı iyice yıkayıp, cilaladık. Mutfağın temizlenip düzenlenmesini Hacettepe Üniversitesi besin mühendisliği mezunu Edip Kaptan'ın eşi Sevil Hanım kusursuz olarak yaptı. Kumanyayı (yiyecek içecekler) yakındaki süper marketten sağlayıp, eşyalarımızı kamaralara yerleştirdikten sonra, yolculuk için gerekli hazırlıklarımızı artık tamamlamıştık.

28 Ağustos günü saat 18:00'de Koper Marina'dan çıkıp 4 mil kuzeydeki Izola-Marinaya yanaştık, çünkü Edip orayı daha önceki seferlerinden çok iyi tanıyor ve dünkü onarım ve bakımları orada çok

daha uygun fiyatlara yatırtabileceğimizi haklı olarak ileri sürüyordu. Ama ne yapalım ki, treyler taşın firması tekneyi Koper'e getirmekte diretmişti. İzola Marina'da Edip'in önceki yolculuklarından tanıdığı ve bir tamircilik harikası olan Felix, sabah 2:00'de çalışmakta direnen ırgatımızı (demiri almaya yarayan elektrikli aygıt) güzelce onarmıştı. Bu vesileyle yöre insanlarının -daha sonra Hırvatistan'da da çok kereler tanık olduğum gibi- onarımcılıkta ne denli yetenekli ve dürüst olduklarını ilk kez gözlüyordum. Bu gözlemim, Yıllarca kaldığım Belçika, Hollanda ve Almanya'daki sözde ustaların onarımcılık becerisinden ne denli yoksun olduklarına enikonu alışmış bir kişi olarak, duyduğum şaşkınlığı iyice arttırıyordu.

29 Ağustos tarihinde Edip'in işleri bilmesi sayesinde gümrük işlemlerimizi şaşılacak derecede hızla ve pürüzsüz olarak çözerek sabah saat 8:30'da İzola Marina'dan ayrıldık. Rotamız 00. Limandan çıkınca 2750'ye yöneliyoruz. Rüzgar keşişlemeden 3-4 kuvvetinde esiyor. Motor-yelken seyrediyoruz. Saat 10:00'da Piran'ı, 11:00'de Slovenya-Hırvatistan sınırını bordalıyoruz (karadaki belli bir yerin hizasını, teknenin gövdesinin orta noktasıyla geçmek). Birazdan rotamızı 1700'ye yönlendirdik. Güneydoğu rüzgarı kısa sürede 7 gücüne erişiyor. Tüm belirtiler rüzgarın gücünün iyice artacağını gösteriyor. Bu arada 11:30 sularında Umag açıklarından geçiyoruz. Artık sancak salvomuza Hırvat bayrağını toka etmemiz gerek, ama çok sertleyen rüzgarın gücüyle furling dolandığından başaramadım. Bayrağı kaybetmemek için ipini bıçakla kesmek zorunda kalıyorum. Saat 15:00'te rüzgarı tam pruvadan aldığımızdan, artık yelken basmak olanak dışı. Keşişlemenin 8-9 Beaufort'lara erişmesi nedeniyle, planda olmamasına karşın, Novigrad'a sığınıyoruz. Bakınız yüce ozan Yahya Kemal bu batı denizinin gelgitini, kükreyişini ve hışmından bir yerlere sığınışı, "Açık Deniz" adlı şiirinde bordaya (teknenin gövdesi) çarpan dalgaların ritmine uygun vezniyle ne de güzel betimliyor:

"Garbin ucunda, son kıyıdan en gürültülü

Bir med zamanı, gökyüzü kurşunla örtülü,

Gördüm deniz dedikleri bin başlı ejderi;

Gördüm güzel vücudunu zümrütleyen deri

Keskin bir ürperişle kımıldandı anbean;

Baktım ve anladım ki o ejderdi canlanan.

Sonsuz ufuktan ah o ne coşkun gelişti o!

Birden nasıl toparlanarak kükremişti o!

Yelken, vapur, ne varsa kaçışmış limanlara,

Yalnız onundu koskoca meydan ve manzara!

Yalnız o kalmış ortada, asi ve bağrı hûn,

Bin mağra ağzı açmış,ulurken uzun uzun,

Sezdim bir aşina gibi, heybetli hüznünü!"

Oldukça sığ ve küçük bir limanı var Novigrad'ın. Doğal limanın içindeki görünmez kum adacıklarından dolayı beton rıhtıma yanaşmakta epeyce güçlük çekiyoruz. Rıhtım gün batısından denize açık olduğundan, gittikçe artan fırtına nedeniyle orada kalamaz duruma geldik. Bordamıza iskele yanımızdan şiddetle çarpan iri dalgalar, tekneyle rıhtım arasına yerleştirdiğimiz 6 tane usturmaçayı adeta parçalarcasına eziyor. Küpeşte (teknenin gövdesiyle güvertesinin arası) önemli bir zarar göreceğe benziyor. Tüm istemelerimize karşın, yelkenliyi bırakıp da şirin Novigrad kentini gezmeye gidemiyoruz. Ama bütün bu olumsuz koşullar "Meltem & Deniz III"de Sevil Hanım'ın yaş gününü kutlamamızı engelleyemiyor.

Hava artık iyice kararmıştı. Kıçımızda yanaşmış olarak duran Uzak Doğu'dan gelmiş tekne, palamarlarını (halatlarını) çözüp birkaç yüz metre ilerdeki su kanalına doğru gitmişti. Biz de aynı şeyi yapmaya karar verdik; ancak hem karanlık, hem bir metre kadar su alçalmasına neden olan gelgit, hem de suları tanımayışımız, durumumuzu iyice güçleştiriyordu. İki saate yakın tekneyle kanalın ağzında dolaşıp kanala girmek için bir çıkar yol aradıksa da tüm uğraşlar sonuç vermedi. Geniş olan kanalın batısındaki daha ince su kanalı da geçit vermiyordu. Nereye gitsek balçığa oturuyoruz. Oysa her iki kanalın içinde de birçok tekne görünüyor. Ama bunların büyük kısmı salması (özellikle yelkenlilerin dibindeki derine doğru uzayan ve teknenin yalpasını önleyen çok ağır çıkıntı) uzun olmayan tekneler ve oralara gelgitten önce girdikleri belli. Bizim tekne derinliğimiz ise su kesimimizden salmanın en derin noktasına kadar 1,95 metre. Bu

yüzden en az 2 metrelik bir su derinliğine gereksinimimiz var.

Edip Kaptan'ın kısa bir yanaşmasından yararlanıp karaya atladım. Önüme gelen ve denizciye benzer herkese bu çıkmazdan nasıl kurtulacağımızı soruyorum. Çarşı merkezinde toplanıp demlenen ve kafaları çoktan bulmuş balıkçıların da yabancı dil bilmemelerinden, bana pek yardımlarının dokunacağı yok. Danıştıklarımdan tekne sahibi olduğunu sandığım birisi, genişçe olan kanalın öte yanındaki batı yakasının rıhtımının önünün en derin yer olduğunu ve orayı izleyerek kanala girebileceğimizi söylüyor. Durumu seslenerek Edip'e bildirip yeniden tekneye atladım. Salık verilen bu yolu izleyerek güç de olsa fıstıki makam kanala giriyoruz. Ancak kanalın içinde yer bulabilene aşk olsun. Bir çok yer yerli teknelere ayrılmış. Aborda olmamızı (bir teknenin üstüne yanaşmak) hiçbir tekne sahibi istemiyor. Öbür yerler ise iyice sertlemiş havadan kaçan teknelerle tıklım tıklım doldurulmuş. Epeyce aranıp kanalın balçık dibine çeşitli kereler oturduktan sonra, büyükçe bir motor-yata aborda oluyoruz. Ancak bu sırada yeniden dibe oturduğumuzu fark ediyorum. Sular ise gittikçe çekiliyor. Yanaştığımız motor-yatı iyice yalpaya düşürmeye başladık. Artık yapılacak tek şey su çekilmesinin sonlanması için umutsuzca dua etmek. Çünkü milyonlarca yıldan beri olduğu gibi, Ay Hazretleri istifini hiç mi hiç bozmuyor. Suları Isaac Newton'un "Yer Çekimi Yasası" uyarınca silip süpürmeyi, kimseyi dinlemeden sürdürüyor ve sürdürecek. Buna koşut olarak "Meltem & Deniz III"ün yalpası (yana yatışı) gittikçe artıyor. Ay bir saat içinde ortalıktan kaybolunca, suları yavaş yavaş geri koyuverecek ve kanaldaki su düzeyi yeniden yükselecek. Bunu kesinlikle biliyoruz. Ama karşı karşıya bulunduğumuz bu su düzeyi alçalmasına, hem aborda olduğumuz motor-botu hem de kendi teknemizi hasara uğratmadan daha ne kadar dayanabileceğiz?

Sabah saat 1:00 sularında suyun çekilmesi duraladı, ama teknemiz salmasıyla oturduğu balçık üzerinde çoktan bir beşik gibi bir başa, bir kıça küçük devrilmeler yaparak sallanmaya başlamıştı. Bu sallantıların verdiği mayhoşlukla ve sabah suların yine geleceğini bilmenin güvencesiyle uykuya dalmışız.

Sabah uyandığımızda "Meltem & Deniz III"ün yüzüyor olması bizi hiç de şaşırtmıyor, ama sevindiriyor, çünkü kuşkusuz her tekne, yüzmek koşuluyla, suya yaraşır. Aslında yüzdüğümüzü sabaha karşı uykumun arasında da fark etmiştim. İçinde bulunduğumuz su kanalı kentin

göbeğinde bulunuyor. Hava da epeyce kaldığından sabah ilk iş olarak "Meltem & Deniz III"ü su kanalının dışına bir gün önce kaldığımız rıhtıma alıyoruz. Bu arada çevredeki dükkanlardan biraz alışveriş etmeyi düşündüm. Elimde kalmış bir tomar Sloven parasını kime gösterdimse bana gülerek ya da kızarak "öyle saman gibi parayı kim alır?" diye söyleniyordu. Meğerse o bir sürü kağıt paranın değeri pek düşükmüş. Birbirlerinin parasını kesinlikle kabul etmemelerini, tüm eski parçalanmış Yugoslav ülkelerinin halkları arasında çeşitli kereler gördük. Bundan kötüsü bu insanların birbirlerine her konuda ne denli sevgiden yoksun biçimde yaklaştıklarını gözlememizdi. Bunda Yugoslav birliğinin parçalanmasına neden olan son savaşların etkisinin büyük olduğu kesin. Bu gerçek bana Türkiye için Atatürk'ün şu ünlü öz deyişini: "ne mutlu Türk'üm diyene"yi, ya da Amerika Birleşik Devletlerinde her yerde şu sloganın yazılı oluşunu: "We stand united"ı (biz birlikte ayakta duruyoruz) anımsatıyor. Gerçekten de bir ulus için bölünmek çok üzücü bir alın yazısı! Eski Yugoslavya ülkelerinde bu acıyı gözlememek, ancak oradaki toplumsal gerçekleri yüzeysel olarak değerlendirerek olası.

Bu arada Edip ve eşi, havanın biraz kalmasından yararlanıp Novigrad'da gezmeye gitmişlerdi. Ben ise dünkü gibi bir sert havanın çıkması olasılığına karşı teknede nöbetçi kaldım. Onlar iki saat kadar sonra çıkageldiler. Edip kent içinde Novigradlıların yaptığı şöleni anlata anlata bitiremiyor. Dükkanların ve evlerin önünde yüzlerce domuzu şişe geçirip, döndürüp, kızartarak yemişler. Edip'in dediğine göre Hırvat erkeklerinin hemen hepsinin fabrikadan çıkmış gibi iri yarı ve uzun boylu olmalarının en önemli nedeni, ileri derecede et obur olmalarıymış. Hepsi neredeyse yalnızca çok miktarda etle besleniyorlarmış. Edip, o gün gördüğü şölende insan başına düşen proteinin nasıl sindirildiğini anlamanın çok güç olduğu görüşünde. Buna ek olarak, bir de çok spor yapmaları, sportif ve yağsız bir bedene sahip olmalarını sağlıyor. Yazık ki Türkler ulusça büyük ölçüde dinsel inançlar nedeniyle -örneğin domuz eti yememek gibi- bu olanaklardan yoksun. Konunun tartışılacak bir yanı yok, çünkü Türk insanının çoğunluğunun az gelişmiş beden yapısı, bunun somut bir kanıtı.

Hırvat erkeklerindeki aynı özellikler doğal olarak kadınlarında da var. Bütün bunlar iyi de, bu kadınların olağan üstü cinsel çekiciliklerinin bulunmasını açıklamakta nutkum hepten tutuluyor! Herhalde bunu da kadınların yedikleri semiz proteinler sağlıyor olmasa gerek! Yoksa beni, denizin ve tuzunun insanları korsanlaştıran büyülü gücü mü tutsak etti? Bu açıklanması ciltler tutacak sorunun bilimsel yanıtının,

kısacık gezi öykümüze sığması kuşkusuz olası değil. Üstelik konunun irdelenmesi biyologların, beslenme ve cinsellik uzmanlarının, biyokimyacıların, vb.'lerinin görevidir diye düşünerek, sözü uzatmadan yeniden öykümüzün anlatımına dönüyorum.

Edip'ler Novigrad'ı gezerken, artık onarımcılık dürüstlüklerine ve zekalarına iyice inanmaya başladığım Hırvat'ların bu özelliklerinden bir kez daha yararlanmayı düşündüm. Yanaştığım rıhtımdan biraz ilerde tekne elektriği ve elektroniği onaran bir iki dükkan görmüştüm. Aklıma hemen tekneye kendi taktığım "Raymarine ST4000 Plus" markalı otopilotum geldi. Bu otopilotu ne kadar ayarlasam birazdan endazesini yitirip "kuzuya rakı vermişler, kurdun adresini sormuş" örneği, tekneyi bir iskeleye bir sancağa çekerek sarhoş ediyordu. Bu hatayı Hollanda'da bir yığın ustaya göstermiştim. Hiç biri bir çıkar yol bulmadı ya da bulamadı. Belki yaraya pansuman olur umuduyla elektronik dükkanına dalıp masa başında oturan genç afete sorunumu anlattım. Kız, iç gıcıklayıcı davetkar edasıyla:

"Ben burada sekreterlik yapıyorum. Sorununuzu lütfen şuradaki babamla konuşun, kararı onun vermesi gerekir" diye yanıt verdi. Sarışın afetin babası olan iri yarı usta, yelkenliye girdiğinde otopilotu görür görmez hiç tereddütsüz,

"Buna "linear güç-kolu" (LGK) takılması gerekir" diye tanıyı koyup tedavisini söylemişti. Bunun bana kaça patlayacağını sorunca, "Takma gideri ile birlikte 2500" dedi.

İstediği para büyük bir şey değildi, ama LGK'nun otopilota eklenmesinin, otopilotun neden olduğu sapmaları gidereceğine kafam pek yatmamıştı. Bu önlem otopilotu aldığım Düsseldorf Boat Show'da olsun, Hollanda'daki Marina'nın koca tamirhanesinde olsun, söz konusu olmuş, her kez de LGK'nun "Meltem & Deniz III" gibi 7 tonluk bir yelkenliye yarar sağlamayacağı ileri sürülmüştü. Ancak usta, tanısında çok kararlılıkla dayatıyordu. Sonunda çaresiz iri yarı genç çırağına LGK'nu dümen dolabındaki dümen şaftına taktırmayı kabullendim. Delikanlı bu çok hassas ve güç girişimi pek kısa sürede bitirip provasını da başarıyla yaptı. Almanya ve Hollanda'da LGK takmaya yanaşmamalarının nedeninin bu girişimin pek güç olması ve çok fazla el becerisine gereksinim göstermesi olduğu, çalışan çırağın çektiği güçlükleri görünce kafama dank etmişti. 15 ton itme ve çekme

gücü olan LGK, takıldıktan sonra, otopilot 7 tonluk yelkenliyi en sert havalarda bile verdiğim rotadan önemli bir sapmaya neden olmaksızın yönlendirir kıvama gelmişti!

Buradan şu dersi çıkarabiliriz: Doğru yerde ve zamanda, dürüst ve becerikli uzmanı bulmak kısmete bırakılmamalı. Hele bu tıbbi bir girişimle ilgiliyse, doğal olarak işin önemi büsbütün artıyor. İşte bu nedenle giderek birçokları -bunların içinde Güney Almanya'da hastane sahibi olan bir doktor arkadaşım da olmak üzere- ameliyatlarını İstanbul, Ankara, vb. Türk kentlerinde yaptırıyorlar. Bence böyle davranmakta da haklılar. Çünkü yaşamınızı, dipsiz kuyu bir alemde, iki eli de solak bir parakolike teslim etmektense, sularını tanıdığınız bir denizde dürüst ve işinin ehli bir kaptana bırakmak çok daha yararlı olur diye düşünüyorum. Sakın benzetmeyi yersiz bulmayın; çünkü unutmayın ki hekimlik, özellikle cerrahi, insan ya da hayvandaki (veterinerlik) bozuklukları yani tıbbi deyimiyle "patolojik süreçleri" onarmaktır. Bu nedenle onarımcılık becerisine sahip olmayanların tıbbın teknik ve cerrahi zanaatlarından uzak durmalarında pek büyük yarar görüyorum. Büyük edip Şinasi bu ilişkiyi "Müntehabat-ı Eş'arım" adlı kitabındaki şu beytiyle ne veciz ve güzel dile getiriyor:

"Bedbaht ana derler ki elinde cühelanın

Kahrolmak için kesb-i kemal ü hüner eyler."

Bu arada açık denizde aman vermez bir yelkenli yarışı başlamıştı. Özellikle en önde çekişen iki tane 18 metrelik dakron yelkenler donanmış yelkenlinin kapışmasını daha yakından izleyebilmek için, bisikletle kentin çamlıklar içindeki en batı burnuna seyirttik. Buraya giderken Novigrad'in ufak bir yan mahallesinden geçiliyor. Orası oyuncak bir kente benziyor. Her ne kadar kentin adı Novigrad (Yeni Kent) ise de burası eski Avusturya kasabalarına pek benzeyen yapısıyla çok hoşuma gitti. Bunu da Avusturyalılar'ın yüz yıla yakın bir süre bu yörede egemenlik sürmüş olmalarıyla açıklamak olası. Regatta (yelkenli yarışı) ise gerçekten çok heyecanlı ve sürükleyiciydi. Öte yandan burundaki dalgakırana çarpan dev dalgalara karşın, insanların bu taş duvarın üzerinde enseyi karartarak yürümeleri, bazen de dalgaların bu kişileri dalgakıranın koca kayalarına fırlatıp atması, oldukça heyecan vericiydi. Bu arada birkaç kişinin yaralanması ya da sakatlanmaları kaçınılmaz oldu. Ancak insanlar

buna karşın, dalgaların köpüklerinden iyice kayganlaşmış dalgakıranın üzerinde gezinmekten ve koşuşmaktan yine de geri kalmıyorlardı. Bu korkusuz davranış biçiminin, yöre insanının gelenekselleşmiş bir cesaret gösterisi olduğu anlaşılıyor; tıpkı İspanya'da insan kalabalıklarının azgın boğaların önünden koşarak kaçışmaları gibi!

30 Ağustos 2003 günü saat 13:30'da havanın epeyce kalmasından yararlanıp Novigrad'dan güneye yelken açıyoruz. Saat 14:20'de Vabriga'yı bordaladık. Slovenya ve Hırvatistan'da adını saydığım bu irili ufaklı kıyı kentlerinin hepsinde gözüme ilişen ortak bir özellik var: Bu, Slovenya-İtalya sınırının 120 kilometre batısında bulunan Venedik'teki San Marko Meydanı'nın en eski yapısı olan, yapımına 9. yüzyılda başlanıp 1514'te bitirilmiş, 98 metre uzunluğundaki, dört köşe temel-kesimli (makta) ve piramit tepeli "Campanile" kulesinin çok benzerlerinin hatta neredeyse tıpkı yapım taklitlerinin bulunması. Bu yörelerde kilise mimarisi yanında tüm eski yapılarda İtalyan yapı sanatının o büyüleyici etkisini gözlemlememek olanaksız. Örneğin kale, saray ve ev mimarisi ile pencerelerdeki pastel renkli panjurlar bunun en tipik örnekleri arasında göze batıyor.

Saat 14:30'da Poreç'i, saat 16:00'da ise Rovinj'i bordalıyoruz. Saat 18:30'da 7-8 gücünde esen güney-doğu rüzgarının itişiyle Pula Marinası'na vardık. Pula'nın büyük ve çok geniş bir doğal limanı var. Limanın ağzında dibe çakılmış büyük metal kazıkların arasındaki dar geçitten geçerek limana giriyoruz. Karşıda görünen tersanenin rıhtımına yanaştık. Cumartesi olduğundan görünürde kimseler yok. Epeyce arandıktan sonra, külüstür bir karavanın içinde oturan iki kişiye baş vuruyoruz. Telefonla bize tersanenin başkanını buldular. Kendisine alternatörümüzün teklediğini ve ertesi günü uzun yola çıkacağımızı bildirdim. Başkan, Batı Avrupa ülkelerinde hiç de alışık olmadığım bir yaklaşımla, tatil günü olmasına karşın, yardımcı olmak dürtüsüyle arabasıyla çıkageldi. Cana yakın, oralıların hemen hepsinde olduğu gibi iri yarı, uzun boylu ve sportif yapılı bir kimse. Teknemizin koca al bayrağını görünce bildiği tüm Türkçe sözcükleri sıralayıp bize pek candan davranıyor. Ara sıra çalışmayan alternatörü pek başarıyla söküp temizleyerek bu güç girişimi kusursuz olarak becerdi. Karşılığında ise gülünç denebilecek az bir para istedi. Belçika ve Hollanda'da çeşitli kereler onarılamayan alternatörümüz ise böylece bir daha tüm yolculuk boyunca tek kere bile teklemeyecek biçimde sağlığına kavuşmuş oluyordu.

Türkiye'ye kadar geçtiğimiz tüm Balkan ülkelerinde tersane başkanına benzer cana yakın hasletlere sahip kimselere sık sık rastladım. Bunu, adlarının soneki "-istan" olan ülkelerle, Osmanlı bayrağı altında 450 yıllık tarihin en uzun sürmüş barışı olarak bilinen "Türk Barışı" (Latincesi: La Pax Turca) boyunca birlikte yaşamış olmamızla açıklıyorum. Konuyu doğru değerlendirmek için bundan sonra en uzun süren barışın 150 yıllık "Roma Barışı" (Latincesi: la Pax Romana) olduğu ve "Türk Barışı"nın başlamasından 6 yüzyıl öncelerine kadar aynı topraklarda yaşandığı unutulmamalıdır. Osmanlı Birliği ve "Türk Barışı", 1. Dünya Savaşı'nda dinsel ve toplumbilimsel dürtüler, iç ve dış odaklı tezgahlamalarla yapılmış vahşi, hunhar ve acımasız saldırılar sonucunda yıkılmıştır. Ancak acaba “istan" ülkeleri toplumlarının "birlik" içindeki o günlerine göre bugünkü durumlarından daha mutlu oldukları söylenebilir mi? Bu toplumlar tarihin açık ara en uzun sürmüş "Barış”ının yerine daha sağlıklısını koyabilmişler midir? Boyunduruk olarak niteledikleri Osmanlı Yönetimi yerine daha hoşgörü ve sağduyulu boyundurukların yönetimine mi girmişlerdir? Bu soruların yanıtlarının "hayır" olduğunu Macaristan'dan Yunanistan'a, eski Yugoslavya ülkelerinden, Bulgaristan'a bir çok Doğu Avrupa ülkesi insanlarının -özellikle eski kuşağın- ve tarihçilerinin anlatım ve yazılarında sıkca gözlemişimdir.

Bu hasletlerin dışavurumunu her yönüyle mükemmel bir biçimde betimleyen Türk kaynakları yanında, birçok yabancı kaynak da vardır. Doğal olarak burada bunların hepsinden söz etmek olanak dışıdır. Ama üçünden söz etmeden geçemeyeceğim: Bunların birincisi bir edebiyat şaheseri olan "Drina Köprüsü”, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, özgün Sırpça adıyla: "Na Drini Çuprija" (Türkçe "köprü" sözcüğünden), Almanca adıyla: "Die Brücke über die Drina", Deutscher TaschenbuchVerlag, München, 1999, ikincisi ise edebiyat olduğu kadar bir tarih başyapıtı olan "Vezirler ve Konsüller" (Türkçesi henüz yayınlanmamıştır) özgün Sırpça adıyla "Travniçka Hronika", Almanca adıyla "Wesire und Konsuln", Zsolnay Verlag, 1998, üçüncüsü de "Ömer Paşa", İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, özgün Sırpça adıyla "Omerpasa Latas", 1976, Fransızca adıyla "Omer Pacha Latas", 1992 adlı romanlardır. Bu romanların yazarı aslen diplomat olan Bosnalı Sırp yazarı Ivo Andriç, bu yapıtlarıyla 1961 yılında Nobel edebiyat ödülünü kazanmış, yirminci yüzyılın en önemli ediplerinden biridir."Drina Köprüsü'nde" Vişegradlı bir çocukken Osmanlı Sarayında devşirilip eğitilen Sokullu Mehmet Paşa'nın, köprüyü 1571 yılında doğu ile batı, -Saray Bosna ile Belgrad- arasında kelimenin en geniş anlamıyla bir "bağ" olarak yaptırışının öyküsü, ve önemi anlatılır. Visegrad kentinde tüm olaylar bir mimarlık başyapıtı olan Drina

Irmağı üzerindeki, bu Osmanlı taş köprüsü çevresinde geçer."Sokullu Mehmet Paşa Köprüsü" olarak da adlandırılan köprünün boyu 180 metre, eni 7 metredir. Doğuyla batının tüm çekişmelerinin ve Osmanlı'ların Avusturya Macaristan İmparatorluğu karşısında çekilişlerinin öyküsü ve Köprünün 1914 yılında Avusturya ordusunun toplarıyla nasıl yıkıldığı, bu kitapta pek canlı ve edebi bir üslupla betimlenmektedir. Ivo Andriç, Drina Irmağı'nın iki yakasını birleştiren Köprünün ne yazık ki bu anlamlı görevini hiçbir zaman tam olarak yapamadığını ve yapamayacağını, çünkü onun birbiriyle savaşan iki dünyanın arasındaki talihsiz bir "Köprü" olduğunu açıklar. 1975 yılında ölmüş olan Ivo Andriç, bu düşüncesiyle sanki bir başka Osmanlı şaheseri olan Mimar Hayrettin tarafından 1557-1567 yılları arasında Bosna-Hersek'in Neretva Irmağı üzerinde yapılmış, dünyanın en büyük tek gözlü taş köprülerinden olup uzunluğu 28.59 metre, yüksekliği 12.02 metre, eni ise 4 metre olan Mostar Köprüsü'nün, 1991 yılında Sırplar tarafından yıkılıp, 250.000 Bosnalı Müslüman'ın hunharca öldürüleceğini ve bu doğu-batı çekişmelerine günümüzde "medeniyetler çatışması" adının yakıştırılacağını öngörmüştür. Romanda Osmanlılar'ın "Drina Köprüsü" adlı bu mimarlık şaheserini yaptırmak gibi birçok inceliklerinin yanında (örneğin Mostar Köprüsü gibi birçok köprüler, camiler, saraylar, kervansaraylar, vb. daha nice mimari eserler), İmparatorluk disiplinine, örneğin köprünün yapımına, karşı çıkanları ne denli acımasızca cezalandırdıkları, kitabın önemli epizodlarından biri olarak çok başarılı ve sürükleyici bir edebi dille sunuluyor. Din ayrılığından yararlanan Avusturya subaylarının zoruyla kandırılan Sırp milletinin, kendilerini yüzyıllar boyu dış saldırılardan, baş baş Avusturya saldırılarından, korumuş olan Osmanlı İmparatorluğu yönetimi ve güçlerine karşı nasıl haince ayaklandırıldığının öyküsü de, Kitabın başka önemli bir epizodu olarak işleniyor. Romanın sonu, ana temanın yani eski adil Osmanlı yönetimine duyulan derin özlemin, pek etkili ve edebi biçimde işlenişiyle noktalanıyor. Çok anlamlı öneminden dolayı, romanın son cümlesinin çevirisini buraya aynen alıyorum:

"Ali Hoca meydana çıkan yokuşta yerde yatıyor ve kısacık debelenmelerle canını veriyordu."

Ali Hoca, romanın önemli kişiliklerindendir. O, Türk ya da Sırp olsun Drina'da herkesin çok sevip saydığı, sıkıştığında adaletine başvurduğu, dürüst, insancıl, adil, nur yüzlü mütedeyyin-Müslüman bir çarşı esnafıdır ve kuşkusuz Ivo Andriç'in özlemindeki ütopik Osmanlı yönetimini simgelemektedir. Kitabı günümüzdeki pek moda deyimiyle

"medeniyetler çatışması"nın önemli bir bölümünü oluşturan Balkan çatışmalarını, hak ettiği melodramatik yönüyle pek gerçekçi ve öğretici bir biçimde gözler önüne serdiğinden, konuyla ilgilenenlere, öncelikle Balkanlı dostlarımıza, okumaları için önemle salık veririm.

Ivo Andriç Nobel edebiyat ödülünü kazanmasına neden olan ikinci romanı "Vezirler ve Konsüller'de" ise 1806-1813 yılları arasında Travnik'te geçen olayları romanlaştırmıştır. O zamanlar Osmanlı olan Bosna-Hersek'in Travnik kasabasında Vezir Ali Paşa egemenlik sürdürmektedir. Yöre halkı tarafından "Konsüller Yılları" olarak adlandırılan bu 7 yılda, dünya politikasını ve gücünü yürütebilmek için, Napolyon Travnik'e Daville adında bir konsül gönderir. Avusturya da bu örneği aynen izler. Bunların ve daha sonra Rus konsülünün de bölgeye ilk kez gelişleri, yöre Türkleri ve Müslümanlarınca kesinlikle kabul görmez. Bu sırada Travnik Türkler'in, Bosnalılar'ın, Müslümanlar'ın, Katolikler'in, Ortodokslar'ın ve Yahudiler'in birlikte barış içinde Osmanlı bayrağı altında yaşadıkları bir yöredir ve Daville bu ortamda diplomatik görevlerini dürüstçe yürütmeye çalışmaktadır. Doğuyla batı kültürlerinin kesişme noktası olan bölgede ise, Katolik ve Ortodoks topluluğun istemleri, bu yörede Viyana'daki imparatorun egemen olması doğrultusundadır. Ancak Osmanlı yönetiminin becerikliliği ve Napolyon ordularının yenilgileri sonucunda konsüllerin geri gitmeleriyle, "Konsüller Devri" son bulur. Romanda bütün bunlar ile yörede bu devirde Osmanlı yönetimine karşı yürütülmek istenen Avusturya entrikaları ve saldırıları, pek nefis bir edebi dille gerçekçi bir tarih penceresinden anlatılmaktadır. Ivo Andriç'in bu Nobel ödüllü kitabını da önceki gibi okunmaya değer önemli bir başyapıt olarak değerlendiriyorum.

"Ömer Paşa" adlı romanda ise, Avusturya ordusunda yetişip bilgisi, becerisi ve başarıları sonucunda Padişahın özel iltifatıyla Osmanlı Ordusunun "Seraskerlik" gibi en yüksek rütbesine yükseltilmiş, BosnaHersek'in Osmanlı Valisi olan vezire bile hesap vermeyen, yöre halkını ve yönetimindekileri sıkı disipliniyle tir tir titretmiş, Serasker Ömer Paşa'nın köşkünde yaşananlar, yukarda anlatılmaya çalışılan Balkan çatışmaları açısından mükemmel bir dille betimleniyor.

31 Ağustos günü Pula'nın Roma Colloseum'unun neredeyse biraz küçük tıpkı yapımı dev taş binanın görkeminden büyülenmiş olarak yapıyı hayranlıkla izlerken, bir yandan da kentin geniş limanına funda ettiğim (dibe atmak) balçığa bulanmış ve leş kokulu demirimizi

alıyorum. Biraz sonra saat 15:00'te iskeleden Susak Adası'nı bordalıyoruz. Artık Adriyatik Denizi güvenilmez yüzünü iyiden iyiye göstermeye başladı. Bu denizde rüzgarın nereden ve hangi güçle eseceğini kestirmek ve göğü okumak çok zor. Bir yerde fırtına bulutlarının kümelendiğini, öbür yanda yağmur ya da ılımlı hava bulutlarının biriktiğini ve bunların sürekli yer değiştirdiklerini gözlemlemek olağan bir durum. Böylesine aldatıcı bir ortamda insanın başının belaya girmemesi belki de Eski Yunanlılar'ın deniz tanrısı Poseidon'un acımasına kalmış bir şey? Şaka bir yana, bu mevsimde üzerindeki yüksek ve alçak basınç merkezlerinin sıkça yer değiştirmesi ve yüksek Balkan Dağları'nın rüzgar yönlerini enikonu saptırması nedeniyle, bölgenin hava koşullarının değişkenliği kaçınılmazlaşıyor. Onun için tedbiri elden bırakmadan ortamı çok dikkatle izlemeye çalışıyoruz. Ancak her türlü önleme karşın, öncelikle doğanın acımasına kaldığımızı da akıldan hiç çıkarmamak gerek.

Bu uygunsuz koşullarda güney-doğu yönünde uzanan Dalmaçya Adaları zinciriyle ana kara arasına girmeye karar verdik. 7 ila 9 Beaufort kuvvetinde esen rüzgarın itme gücünden yararlanarak Adalarla anakara arasına 7-8 knot hızla yelken basıyoruz. Birazdan çevresi gerçek bir doğa harikası olan Molat Adası'nın çok şirin küçük limanında kıyı lokantalarının önündeki rıhtıma kıçtan-kara bağlandık. Böylece hem dinlenmek hem karnımızı doyurmak hem de bundan iki saat önce güçlü rüzgarın keşişlemeden dirise edip (rüzgarın yönünü değiştirmesi) poyraza dönmesiyle yırtılıp yerinden çıkmış olan biminimizin (havuzluğu güneşten koruyan tente) onarımını yapma olanağını buldum. Ancak hava böylesine azgın olmasaydı, önceden planladığımız rotamıza göre şöyle seyredecektik: Dalmaçya Adaları'nın batısından 138 0 ile Hırvatistan'ın Vis Adası'na, oradan da 152 0 ile İtalya'da Brindisi'ye inip, buradan 120 D'ye yelken açarak Korfu Adası'na varacaktık. Böylece yaklaşık 200 mil kazanmış ve güzel İtalya'yı bir kez daha görmüş olacaktık.

Ne yapalım, Adriyatik'in azizliğine uğramak oralarda dolaşan her denizcinin başına gelir. Aslında "her işte bir hayır vardır" denir ya, Molat Adası'nda öyle mükellef bir lokanta bulduk ki, o gece orada kaldığımıza gerçekten değdi. Bu şirin Adanın üstünde 400 kadar yerlisi yaşıyor. Adaya, doğal güzelliği nedeniyle düzenli işleyip teknemizin birkaç yüz metre uzağında adeta karaya çıkmış gibi baştan kara bağlı duran kocaman feribotuyla, önemli sayıda gezgin taşınıyormuş. Feribotun bağlandığı merkezde gençlerin sabahlara kadar bıkıp usanmadan hiçbir müzik değeri olmayan cıyaklamalarla

eğlendikleri bir çok diskotek ve gece kulübü, ile çok sevimli ve doyurucu balık restoranları var. Gençlerin müzik diye dinledikleri bu kulak ve mide tırmalayıcı gürültülerin canhıraş salvoları içinde tüm dünya gençliğinin ne denli kültürel bir yozlaşmaya yöneldiğini düşüne düşüne, gürültünün uyuşturucu etkisiyle teknemizde sızıp kalmışız. Dedim ya her şeyde bir hayır vardır. Gürültüde bile! Kuru gürültü etmeyi, savaşmaya göre karşılaştırılamayacak kadar ehven-i şer buluyorum. Herkes Buhurizade Mustafa Itri ya da Ludwig van Beethoven dinlerse, böyle bestecilerin ipi pazara düşmez mi? Bırakın ezici çoğunluklar gürültü dinlesin, ama tek ki patırtı çıkarmasınlar! Hani Winston Churchill'in bir sözü vardır ya: "Bla bla yapmak, bum bum yapmaktan iyidir" diye; işte aynen öyle!

Ertesi sabah yani 1 Eylül günü, epeyce kalmış (yatışmış) olan rüzgarı kaçırmamak amacıyla saat 6:00'da palamarları çözüp güzel Molat Adası'ndan ayrıldık. Baştan attığım demiri alırken uyumlu geçinmeleri milimetrelere bağlı olan ırgatla demir zincirinin geçimsizliklerinin azizliğine yeniden uğruyorum. Zincirin ikinci 50 metrelik bölümünün baklaları, ırgatin kavelatasına (ırgatın zincir baklalarına yuvalanıp, zinciri çeken tekerleği) tam uymadığından demiri almakta ister istemez geciktim. Bu da teknenin akıntıyla sürüklenmesine neden oluyor. Dümendeki Edip ise bu işe adeta ifrit kesildi. Bu da aramızda zararsız bir tartışma çıkmasına neden oldu. Sonradan "denizde böyle şeyler olur" düsturunca işi tatlıya bağladık. Üstelik kendisine benim hem cerrah hem de kaptan olmam nedeniyle iki kere sinirlenip hatta sövme yetkimin bulunduğunu açıklayınca, pek sesini çıkaramadı!

Cerrahlar ve sövmekten söz ettim de aklıma şu öykü geldi: Bir gün İstanbul'un hiddetliliği ve sövmesiyle ünlü cerrahi profesörlerinden biri ameliyat yapacakmış. Hastayı sedyeyle, ayık durumda, kurbanlık koyun örneği, ameliyathaneye getirmişler. Hoca hastayı görür görmez üstüne yürüyüp ona ağzına geldiği gibi sövmeye başlamış. Bunu gören hocanın asistanı şimdi kendisi de cerrahi profesörü olan ve öyküyü bana anlatan Aras Geçioğlu hocasına:

"Aman Efendim özür dilerim ama adamcağızın bir suçu yok, kendisine niye sövüyorsunuz anlayamadım" deyince, Hoca:

"Sen anlamazsın. Benim bu herifi beşinci ameliyat edişim. Bundan önceki dört keresinde narkozun etkisiyle o bana ağzına geldiği gibi

sövmüştü. Bu kez de ben ondan önce davranıp söveyim de içimde kalmasın" diye gürlemiş!

Hepsi iyi de, o zavallı hastanın yerinde olmayı kimse istemezdi herhalde. Hatta bazıları don paça ameliyathaneden kaçarlardı diye düşünüyorum.

Saat 14:30'da iskeleden Primosten'i ve 17:35'te sancaktan Solta Adası'nın batı burnu Masliniçka'yı bordalıyoruz. Rüzgar poyrazdan 5-6 kuvvetinde esiyor ve bu bizim işimize geliyor; çünkü böylece motor gürültüsü olmadan keyifli bir yelken seyri yapmamız gerçekleşiyor. Hızımız 7,5 mil Rotamız ise 87 0. Saat 18:30'da iskeleden 4-5 mil uzağından Split'i bordalıyoruz. Dürbünle gözlediğime göre epeyce büyük bir kent. Dün gece Molatlılar Split'in en büyük futbol takımı Hajduk-Split'in ölüm kalım maçını televizyondan izliyorlardı. Hajduk-Split maçı kazanınca ortalık sevinçten karıştı. Zaten Molatlıların çoğu Splitliymiş. Diskoteklerde sabahlara kadar içip gürültüye doyamayan gençler, maçtan sonra sokaklara döküldüler. Neyse onlara rakip olan takım taraftarı yok da bir arbede yaşanmadı. Şah Rıza Pehlevi, Gazi'nin zamanında Türkiye'ye geldiğinde futbol maçı izlemek istemiş. İlgililer de kendisini maça götürmüşler. Futbolcuların tekme sille birbirlerine girdiklerini gören Şah:

"Bakın ben saydım. Sahada 22 oyuncu, buna karşılık bir tane top var" demiş.

"Oysa bunlara 22 tane top verirseniz aralarında hiçbir kavga çıkmaz" diye eklemiş. Doğru; rekabet olmayan yerde kavga da olmaz. O nedenle o gece Molat'da da kavga çıkmadı! Ancak 22 topla nasıl futbol oynanacağını pek bilmiyorum. Herhalde tüm bildiğimiz futbol kurallarının değiştirilip, 2.000 yıl önce Orta Asya Türklerinin oynadığı "tepük" gibi bir oyun oynamak gerekir. Bunu geliştirecek birisi özgün bir Türk sporu olarak, bu disiplini olimpiyat oyunlarına sokmayı da başarabilir belki de?! Bu da Avrupa Birliği'ne girmemizde önemli bir etken olur mu acaba?!

Saat 18:30'da Split kentinin karşısında güneybatıda kalan Solta Adası'nın kuzey kıyısındaki açık denizden korunaklı bir koya yanaştık. Orada bir gece konakladık. Solta da öbürleri gibi doğa harikası bir

Dalmaçya Adası. Sakin havayı optimal kullanmak amacıyla 2 Eylül günü saat 6:00'da güzel Solta'dan ayrıldık. İskeleden Braç Adası'nı bordalayıp ılımlı bir rüzgarla Hvar Adası'na doğru ilerliyoruz. Hvar 500-600 metre uzaktan göründüğüne göre pek lüks ve üst tabakanın yerleşik olduğu çok güzel bir ada. Korunaklı ve mükemmel bir limanı ve deniz feneri var. Bu adaya Hırvatistan'ın Kapri Adası deniyor. Amacımız geziden çok teknemizi Bodrum Yalıkavak'a transfer etmek olduğundan ne yazık ki bu güzel adaya uğrayamadan Hırvatistan anakarasıyla adanın arasındaki dar boğazdan geçerek saat 8:15'te Adayı kıçımızda bıraktık. Saat 14:00'de Korçula Adası'nın küçücük kıyı benzincisinden mazot depomuzu dolduruyoruz. Türkiye'de böyle kıyı benzincilerinin ne denli az hatta bazen hiç bulunmayışı aklıma gelince (bkz. Önceki iki gezi yazımız), duruma en kısa zamanda bir çıkar yol bulunması gerektiğini düşünüyorum. Saat 19:00'da biraz güneydeki Luka Adası'na yanaşıp orada geceledik.

Ertesi sabah 3 Eylül 2003 günü saat 8:00'de o idil gibi adadan ayrılıp, saat 9:00'da Dubrovnik kentinin Komolat ACI Marinası'na bağlandık. Marina uzunca bir deniz kanalının dibine yakın pastoral bir yerde bulunuyor. Bu kanala yumurta tepesi biçimindeki kemerin üstüne oturtulmuş yeni ve görkemli bir asma otoyol köprüsünün altından giriliyor. Kanalın iskele ve sancak yanı şirin yalılar, tersaneler ve yanaşık teknelerle dolu. Marina ise çok büyük ve düzenli. Akla gelebilecek her şeyi var. Sintinede (teknenin yağ ve su akıntılarının biriktiği en dip bölümü) su birikintimiz olduğundan bu büyük yat Limanı'nın tersane bölümüne yanaştık. Oranın tüm uygar olanaklarından yararlanarak epeyce kendimize geliyoruz. Hırvatistan'da bu çok düzenli ve modern ACI Marina'lardan 48 tane varmış. Hepsi birbirinin tıpkısı hizmet veren bir yat limanı zincirini oluşturuyorlarmış. İnsan oralara kıyasla çok daha fazla deniz yollarının kesiştiği Türkiye kıyılarında Setur, Altın Yunus vb.'lerinin yanında benzer bir zincirin kurulmasını diliyor. Gerçi bizim marinalarımızın niteliğini batı Avrupa yat limanları dahil bir çok yerde bulmak pek güç; ama Türkiye'deki yat limanlarının nicelik bakımından gelişmeye gereksinmeleri olduğu da tartışılamaz.

Gece Dubrovnik kentinin eski kent-içine gidip gezip yemek yemeğe karar verdik. Marina'nın biraz uzağından kalkan belediye otobüsüne bindik. Biraz önce geçtiğimiz deniz kanalı boyunca büyük modern otoyol köprüsünün altından gidiyorlar. Ancak bir özellikleri var: Su kanalının çevresindeki eğri büğrü daracık yollardan bir şimşek hızıyla seyirtiyorlar. Meğerse bu onların geleneksel alışkanlığıymış. Ama

doğrusu onlar geleneklerini yerine getirecekler diye insanın içi dışına çıkıyor. Yolun hemen kenarındaki yalçın uçurumdan 30-40 metre derinde bulunan su kanalına nasıl devrilmediğimizi bir türlü anlamış değili m. Şoföre bir şey söylemeye ise insan pek cesaret edemiyor, çünkü adamın yüzü mahkeme duvarı gibi ve kalıbı oranın standart ölçülerinde. Uçurumdan aşağıya devrilmememizin tek açıklaması, şoförlerin çok deneyimli ve becerikli olmaları diye düşünüyorum. Var ya, yardan aşağıya bir uçsak, otobüsten canlı çıkana bir plaket vermek gerek.

Böylece paldır küldür kent merkezine vardık. Orası bin bir ayak. Dünyanın her tarafından gezginler var. Kentin kuzeydoğusundaki sarp 600-700 metre yükseklikteki dağın doruğunda Rio de Janeiro'dakine benzeyen dev bir istavroz var. Bu anıt gece aydınlatılıyor. Kentin 500 yıllık antik bölümüne gitmeye karar verdik. Burası çok ilginç bir cadde. İki yanı en lüks ve turistik dükkanlarla bezenmiş. Yapılar eski İtalyan mimarisi etkisinde. Tüm yapılarda küp biçimli el yontması taşlar kullanılmış. Yerler de aynı taşın büyüğü ve yassı olanı ile kaplanmış. Yolun sonunda irili ufaklı birbirine geometrik olarak dik çakışan eski ve dar sokaklar var. Bunlardan biri çok ilginç bir saray içi meydanına çıkıyor. Önümüzdeki gece burada Fransız televizyonu Antenne 2'nün tarihsel ve belgesel bir çekimi yapılacakmış. Tersanede yaptırmayı düşündüğümüz onarımlar nedeniyle ertesi gün Dubrovnik'te kalırsak, bu çekime gelmeye karar verdik. Biraz daha ilerleyince bir kale içinden deniz kıyısına ulaşılıyor. Burada korsan filmlerindeki görünümün tıpkısını buluyorsunuz. Gerçekten görkemli bir görünüm. Daracık eski taştan sokakların birindeki bir lokantada kendimize enfes bir balık ziyafeti çektikten sonra, çılgın belediye otobüsüyle slalomlar yapa yapa yeniden teknemize döndük.

Ertesi gece yine aynı otobüsle uçarak saray-içine gittik. Saray içine çıkan yolların tümü barikatlarla kapatılmış. Antenne 2'nin programı başlamış bile. Burada Edip'in İstanbul St. Joseph Lisesi'nde ve İstanbul Üniversitesi Fransız Filolojisi'nde öğrendiği Fransızca işimize çok yarıyor. Edip onlarla uygun bir dille konuşunca, bizi barikatların arasından geçirip hemen meydana kurdukları sıkış sıkış tribünde ayarladıkları üç kişilik yere oturttular. Fransızca bilmeyen bir sürü kişi ise barikatların dışında kaldı. Açık havada, dört yanımız antik bir sarayla çevrili dört köşe meydanın ortasında kurdukları sahnedeki dev ekrana yansıyanları, spikerlerle açıklıyorlar ve değişik konuklarla tartışıyorlar. Ekranda Hırvatistan tarihi ve Hırvatistan ile Sırbistan arasındaki 1991 Savaşı'nın bıraktığı feci görüntüleri en canlı ve

gerçekçi biçimde sunuyorlar. Tüm bunlar ahtapot bacaklarına yerleştirilmiş koca koca televizyon kameralarıyla Fransa'ya Antene 2'ye yansıtılıyor. Doğrusu bir dizi kılavuzlu turistik geziye katılsak, Hırvatistan ve savaşla ilgili bu denli sağlıklı bilgi edinemezdik. Bir ara televizyon kamerası seyircileri ve bu arada bizi de çekti. Belki de böylece hiç hesapta yokken Fransız televizyonunda da görüntüleniyoruz!

Bir yandan sintinede biriken suyun nedeninin onarılmasıyla ilgili çalışmalarımız sürüyor. Komolat ACI Marina'nın tersanesinde Damir (Türkçe Demir'den geliyor) ve şefi sintinedeki su birikintisine yağ soğutucusundaki paslanmanın neden olduğunu beş dakika gibi kısa bir sürede saptadılar. Paslanmaya bağlı delinmenin en az bir iki yıllık bir süreçte oluştuğu açıkça belli oluyor; ama daha önce Hollanda ve Belçika'da gösterdiğim sayısız usta bunu saptayamamışlardı. Damir ve ustası, onarılması için yağ soğutucusunu söküverdiler. Parçayı atölyelerinde iyice temizleyip eğelediler. Tek çıkar yol olarak soğutucunun değiştirilmesi gerektiğini, dış borunun lehimlenmesinin neredeyse olanaksız derecede güç olduğunu söylüyorlar. Bunun nedeni dış borunun lehimlenmesi sırasında oluşacak ısıyla içerden geçen ince helezon biçimli yağ borusunun yanma olasılığının çok yüksek olması. Eğer bu ince yağ borusu yanıp da dış boruda dolaşan soğutucu su, yağa karışacak olursa, motor gömleklerinin de yanmasının kaçınılmaz olduğunu söylüyorlar.

Bunun üzerine tüm İtalya, Hollanda, Almanya ve Türkiye'de bulunan motorun üreticisi "Yanmar" temsilciliklerine parçayı nasıl bulabileceğimizi soruyoruz. Hepsi ellerinde bulunmadığını, Japonya'dan ısmarladıklarında ise yaklaşık 700 Euro'luk bir masraf karşılığında üç haftadan önce ellerine geçmeyeceğini bildiriyorlar. Bizim ise bu işe 2-3 gün bile ayıracak zamanımız yok. İstanbul'da yağ soğutucusu üreten bir fabrika ise "bize parçayı yollayın tıpkısını yapıp yollayalım" diyor. Bu da en az bir hafta gibi bir süre alırmış. Bunun üzerine Damir ve şefine ne yapıp yapıp bu soğutucuyu lehimlemelerini bir kez daha rica ettim. Düşündüler taşındılar. Epeyce zorlandıktan sonra şöyle bir teklifte bulundular: Marina'nın arkasındaki yalçın dağda bir kaynakçı yaşarmış. Elinden kurtulan kaynak ve lehim işi yokmuş. Bunu onaracak ondan gayri baba yiğit de bulunmazmış. Ben çaresiz yeşil ışığı yakınca soğutucuyu kaptıkları gibi Mercedes markalı otomobillerine atlayıp savuştular. Biz sonucu heyecanla beklemeye koyulduk. İki saat sonra çıkageldiler. Yağ soğutucusu ellerinde yoktu. Koşarak onların yanına gittim ve:

"Yoksa soğutucuyu birine mi sattınız?" diye sordum. Yanıt olarak:

"Soğutucunun satılacak durumu yok. Hurdacı bile demir diye almaz. Kaynakçı soğutucuyu bırakın, ertesi gün gelin alın, ama garanti veremem" dedi "biz de ona bıraktık" dediler.

Bu sefer heyecanla ertesi günü beklemeye koyulduk. Ertesi sabah Kaf Dağı'ndaki kaynakçıya yine gittiler. Geldiklerinde merakla yanlarına seyirttim. İkisinin de yüzleri asıktı. Kaynakçı:

"Bu metal lehim tutmuyor, onarımı olanaksız" demiş!

Ancak soğutucu gazete kağıdına sarılı olarak ellerindeydi. Esen rüzgardan açılan gazete kağıdının arasından görünüyordu. Güzelce bir boyayla boyanmıştı.

"Bana bakın, beni işletmeyin. Bu iş şakaya gelmez" diye çıkıştım. Kendilerini tutamayıp kahkahayla gülmeye başladılar.

"Bunda gülecek ne var? Parçayı görüyorum boyanmış. Onarılmamış olsa niye boyansın?" diye sordum.

Artık şakadan vaz geçtiler ve doğruyu söylediler. Kaynakçı tam tersine garanti vermiş.

"Bu soğutucuyla Bodrum'a değil, Çin-ü Maçin'e bile giderler" demiş. Bunun üzerine güle oynaya tekneye gidip parçayı yerine bir güzel taktık. Tüm bu iş için Damir ve şefi benden 100 aldılar. Hollanda'daki eski Marinamın ilgilileri peşin olarak 750 ödemem koşuluyla parçayı en erken 3 haftada getirteceklerini bildirmişler ve "Size yeniden faks çekeriz" demişlerdi. Damir'e dedim ki:

"Bana bak Damir. Faks gelecek olursa gönderenlere geri yolla ve

soğutucuya artık gereksinmemiz olmadığını bildir. Buna karşın parça Hollandalıların eline geçerse, uygun bir yerlerinde saklasınlar. Belki bir gün onların işine yarar!"

Bu arada tersanede Münihli bir Alman karı kocayla tanıştık. Saatte 42 knot yapan motor-yatlarının her biri 250 beygir gücündeki motorlarından birinin yatağını sıyırtmışlar. Adam diyor ki:

"Zavallı eşim başımıza bu iş geleli saatte 42 knot gitmek zevkinden mahrum kaldı." Bunun üzerine eşi hemen atılıp:

"Bu söylenene sakın inanmayın. Ben bu motoryattan da hele 42 knot hızla gitmekten enikonu nefret ediyorum. Siz onu bırakın, ben yüzmeyi bile bilmem" diyor! Bu kez kocası atılıp:

"Asıl siz ona inanmayın. Eşim çok güzel yüzer; ama ne hikmetse hep denizin dibine doğru yüzüyor" diyor!

Soğutucunun onarımı için 1,5 gün harcamıştık. 5 Eylül 2003 Cuma günü saat 13:00'te Komolat'dan vira Bismillah palamarları çözdük. 3-4 Beaufort'luk tatlı bir güneybatı rüzgarıyla 135 0'lik rotayla, güney-doğuya süzülüyoruz. Modern köprünün altından geçtikten sonra deniz kanalının denizle birleştiği yerde, onlarca optimist hür maviliğe üşüşmüş titrek beyaz kelebekler gibi yarışıyorlar. Saat 17:15'te Karadağ'ın (Latincesi ve uluslar arası adı Montenegro, Sırpçası Sirnagora, Sırbistan-Karadağ ülkesinin bir bölümü) Kotor adlı yerleşim birimini bordalıyoruz. Saat 19:30'da Budva açıklarından geçiyoruz. Arnavutluk'ta yaşayacağımızı bildiğimiz anlamsız formaliteleri atlatmak için, oraya hiç uğramamaya karar verdik. Bu durumda Karadağ'ın Bar adlı kıyı kentinde mola vermekten başka çıkar yolumuz yok. Ancak karşı akıntı nedeniyle oldukça zaman kaybediyor ve bunu bir türlü telafi edemiyoruz. Kıyıdan 20-25 mil uzak olduğumuzdan bu mesafeyi geçmemiz gerekiyor. Bu da bize çok güçlü karşı akıntı ve karanlık nedeniyle 4 saatlik bir zaman kaybına ve oldukça yorgunluğa neden oldu.

Sonunda gece karanlıkta saat 22:30'da Bar'ın oldukça karmaşık limanında epeyce yer arandıktan sonra limanın en doğu noktasındaki

bir iskeleye yanaştık. Tam uyku uyumak için yatacaktık ki, iri yarı bir SırbistanKaradağ polisi kapıyı vurmaya başladı. Edip kapıyı açtı. Polis pasaportlarımızı ve belgelerimizi istiyordu. Sonra da palamarlarımızı çözüp daha ilerideki iskeleye yanaşmamızı söyledi. Oraya yanaştık. Polis arkamızdan iskele parmaklıklarını kapadı, yani bizi iskelenin polis bölümüne enterne etti. Saatlerce karanlıkta motor seyri yaptığımızdan başım hiç katlanamadığım motor gürültüsünden şiddetle zonkluyor, gözlerim ise karanlıkta yer aramaktan neredeyse görmüyordu. Üçümüz de gerçekten çok yorgunduk. Polisle Edip uzaktaki merkeze doğru gittiler. Ben de Sevil Hanım'la Edip'i beklerken eşim Karhan'ı babasının doğup büyüdüğü ülke olan Karadağ'ın Bar adlı kıyı kentinden telefonla arıyor ve ona işlerin yolunda gittiğini bildiriyorum. Birazdan Edip elinde pasaportlarla geldi. Yüzü oldukça asıktı. Ne olduğunu soruyorum:

"Polisin, Karadağ'da kalmamıza bir geceliğine bile izin vermediğini, çünkü Sırbistan-Karadağ ilgililerinin bir ay kadar önce Türk vatandaşlarına vize zorunluluğu getirdiğini" söylediğini bildiriyor. Biraz sonra polis memuru yine geldi. Kendisini teknemize davet edip kendi isteği üzerine alkolsüz bir şeyler ikram ettik ve ısrarla o gece orada dinlenebilmemize izin vermeleri için ricada bulunduk. Ancak pek iyi huylu bir adam olmasına karşın, bu duruma kendinin de çok üzüldüğünü ama şefinin burada kalmamızı kesinlikle kabul etmediğini bildiriyor. Memur, biraz hoş beşten sonra, oradan hemen ayrılmamızı istiyor. Ancak o gün yaptığımız uzun ve yorucu yol nedeniyle o kadar yorgunuz ki, bu gece karanlığında tanımadığımız sularda yola koyulacak halimiz gerçekten yok. Üstelik böyle bir şeye kalkışmak her yönden sakıncalı. Kaldı ki bundan sonra yolumuzun üstündeki Arnavutluk'a uğramayı ve orada dinlenmeyi de kesinlikle istemiyoruz, çünkü Edip'in dediğine göre, oranın yetkilileri öyle çağ dışı bürokratik engeller çıkarıyorlarmış ki, insanı canından bezdiriyorlarmış.

Bunun üzerine polis memuruna yine başvurmaya karar verdim. Yine geleceğini biliyordum. Biraz dinlenmek için zaten zamana da ihtiyacımız vardı. Beklemeye koyulduk. Nitekim birazdan memur çıkageldi. Kendisine şöyle bir savunma yaptım:

"Biz burada sadece bir gece dinlenip sabah erkenden yola koyulacağız. Bu nedenle transit yolcu sayılırız. Transit yolculara vize uygulanmaması gerekir. Öte yandan ben hekimim. 12 saattir tekne kullanıyoruz. Bu koşullarda bir insanı araç kullanmaya zorlamak hem

tibben çok sakıncalı ve tehlikeli, hem de uluslararası kurallara aykırıdır. Öyleyse gece karanlığında bu kadar yorgun bir durumda, tanımadığımız sularda, bizi yol almaya zorlamanız çok sakıncalıdır; çünkü eğer bir kaza yapacak olursak, bundan sizin sorumlu olmanız gerekir.. Ayrıca her olasılığa karşı pasaport ve belgelerimiz de sizde kalsın. Bizi zaten polisin özel rıhtımına enterne ettiniz. Böylece bir suç işleme ya da kimsenin işini elinden alma olanağımız da ortadan kalkmış oluyor. Bütün bu nedenlerle lütfen bize 56 saatlik dinlenme olanağı tanıyın." Tüm bu haklı ve sağduyulu argümanlara karşılık polisin kararlılıkla verdiği yanıt şu oldu:

"Siz kesinlikle haklısınız. Size aksini söylemekten gerçekten utanç duyuyorum. Ancak şefim kesin emir verdi. Kaptanınızın ve eşinin Türk pasaportları olmasından dolayı sizlerin burada kalmanıza izin veremem!" Eski Yugoslavya ülkelerinin memurlarında çok kereler tanık olduğum bu katı "yassahçı kafa"ya karşı zorla güzellik olmayacağını bildiğim için, basıp gitmekten başka yapılacak bir şey kalmamıştı. Ancak peşimizde bıraktığımız uzun motor seyrinden dolayı yakıtımız da oldukça azalmıştı. Karşı rıhtımda bir benzinci vardı. Polise oradan mazot alıp alamayacağımızı sordum.

"Alabilirsiniz" dedi.

Peşimizden kilitlediği parmaklıklı kapıları açtı. Hemen vira edip benzinciye yanaştık. Niyetim yakıt almak bahanesiyle olabildiğince zaman geçirip, biraz olsun saatlerdir süren motor gürültüsüyle enikonu şişmiş olan kafamızı dinlendirmekti. Benzinci de görünüşe göre iyi huylu bir adamdı. Sanırım Türk olduğumuzdan dolayı da bize cana yakın davranıyordu. Buna güvenerek ona şöyle bir teklifte bulundum:

"Eğer burada 3-5 saat kalmamıza göz yumarsan, kalma ücreti olarak ne istersen veririm."

Adamcağız tam olumlu yanıtı vermişti ki, 200 metre kadar uzaktaki polis merkezinden, sanki benzinciyle olan konuşmalarımız duyulmuş gibi, hoparlörle gürlemeler kopmaya başladı. Polis herhalde benzinciye Sırpça oradan hemen uzaklaşmamız gerektiğini emrediyordu. Nitekim bunun üzerine benzinci de polisle aynı havadan

çalmaya başladı. Artık kayınpederimin anavatanı olup, birkaç saat uyuyup dinlenmemize bile olanak tanınmayan, pek kutsal kentlerini, o gün epeyce hayır duamı alan sevgili (!) Karadağlılara bırakıp, çekip gitmekten başka çıkar yolumuz kalmamıştı.

Uğradığımız bu çok haksız ve aşağılayıcı davranışın anlam ve önemi hafife alınmamalıdır. Başımızdan geçen bu üzücü olay, Osmanlı İmparatorluğu'nun şan, şeref ve azametinin, gafil ve soysuzlaşmış son yarım yüzyıllık siyasetçilerimiz aracılığıyla, nerelere kadar indirgendiğinin somut bir örneğidir. Ne yazık ki, bu düzeysizleşme aynı hızla günümüzde de korkusuzca ve hiç utanmaksızın sürdürülmektedir. Çok merak ediyorum. Acaba bu hızlı düşüşten ne zaman silkinip, yüce ozan Mehmet Akif Ersoy'un "Safahat"ında tavsiye ettiği:

"Üç buçuk soysuzun ardında zağarlık yapamam!

Hele hak namına haksızlığa ölsem tapamam."

kuralına uygun çalışan siyasetçilerce yönetileceğiz??? Allah'tan bu arada hava oldukça kalmıştı. Saat 1:00'de Bar'dan palamarları çözdük. 180 0'ye doğru iniyor muyuz çıkıyor muyuz ben de bilmiyorum; çünkü iskele baş omuzluğumuzdan şiddetle yüklenen 6-7 gücündeki keşişlemeye karşı koymak zorundayız. Tevfik Fikret'in dediği gibi "şüphe bir nûra doğru koşmaktır" ama, "zifiri karanlığın aydınlığa doğru koşmak" olduğunu ileri süren bir düşünür, ozan ya da denizciye bunca yıllık ömrümde rastlamadım. Sevil Hanım kamarasında çoktan uyudu bile; ama Bar'da olanlara canımız oldukça sıkıldığından ne Edip'in ne de benim gözümüzü uyku tutmuyor. Orada bize uygulanan bu haksız yaklaşım, cerrahlık ve kaptanlık damarlarımın iyice kabarmasına neden olmuyor desem doğruyu söylemiş sayılmam.

Arnavutluğu sahil güvenlikleriyle çatışmamak için karasularının 20-25 mil açığından geçiyoruz; çünkü Edip'in anlattığına göre oradan bir geçişinde (Edip Slovenya'dan Türkiye'ye toplam 16 kere tekne götürüp getirmiş) başından şöyle bir olay geçmiş ve o gün bugündür bir daha Arnavutluk'a uğramamaya özen göstermiş: "Vlore'de gümrüğe yanaşmışlar. Altı kişilik bir gümrükçüler heyeti (fasıl heyeti ile karıştırılmasın) gelip çivili kösele ayakkabılarıyla pırıl pırıl tik zeminli gıcır gıcır tekneye doluşmuşlar. Didik didik her yeri aramışlar. Bir şey

bulamayınca bu kez amansız bir kağıt savaşına girişip belge üstüne belge istemişler. İki saatlik bir didişmeden sonra, iki şişe viski ve 10 dolar'a iş tatlıya bağlanmış. Edip "işin bu denli ucuza çözüleceğini bilsek ne kendimizi ne de adamları böylesine yormazdık" diyor!

6 Eylül Cumartesi günü saat 18:30'da 7,5 knot hızla rüzgarsız bir havada yalnız motorla Yunanistan'ın ünlü Korfu Adası'na doğru ilerliyoruz. Saat 22:00'de bir doğa harikası olan Arnavutluk anakarasıyla Korfu Adası arasına girdik. Saat 23:30'da ise Korfu'nun Gouna Marinası'na yanaştık. Bu arada marinanın biraz ilerisindeki kıyı benzincisinden mazot doldurmuştum. Benzinliğin sağlam yapılmış beton bir iskelesi vardı. Ancak iskelenin toprak bölümünde yerde büyükçe bir çukur açılmıştı ve işçiler kazma kürek orada bir inşaat yapıyorlardı. Biraz önce şakalaştığımız benzinliğin iri yarı Yunanlı sahibi yanıma gelip,

"Burada ne yapıldığını biliyor musunuz?" diye sordu."

"Hayır bilmiyorum" dedim. Yapılan inşaatın 1999 yılındaki büyük depremin orada neden olduğu önemli yıkımın onarımı olduğunu söylüyordu. O güzelim Ege'nin milyonlarca yıllık değişmez alınyazısını kanıtlayan benzer deprem izleri, gezimizin ileriki bölümlerinde de hep karşımıza çıktı. Bunlardan yeri geldikçe söz edeceğim

Korfu Adası'nın geçmişiyle ilgili söylenecek çok şey var: Adanın Antik Çağ'daki adı Kerkira. 1100'lü yıllardan günümüze dek başlıca Bizans'ın, Yunanistan'ın, Venedik'in, Epeiros Despotluğu'nun, Napoli Krallığı'nın, Fransızlar'ın (öbür İyon Adaları gibi), ve İngilizler'in yönetimine geçmiş. Osmanlı'lar 1537 ve 1716-1718 yıllarında adayı ele geçirmek istemişlerse de başaramamışlar. Anlaşılan Korfu'ya Türkler'den başka egemen olmayan Avrupa ulusu kalmamış gibi! Süslemelerinde Gorgona ve iki oğlu ile mitolojik görünümlerini içeren Artemis Tapınağı'nın alınlığı, Kent Müzesinin en önemli antik eseri. Ada, aynı zamanda Yunanistan ile İtalya arasındaki turistik deniz gidiş gelişinin başlıca uğrak noktası. Alman'ların günümüzde bile şehvetten şaha kalkmış semiz atları üstündeki kollosal ve müsellah anıtlarını kentlerinin en baş köşelerine diktikleri, ama tarihçilerin 1. Dünya Savaşı'nın çıkmasına ve Osmanlı ile Alman İmparatorluklarının çöküşlerine baş neden olarak gösterdikleri 2. Wilhelm'in yazlık sarayı da bu adada bulunuyor!

7 Eylül tarihinde saat 7:20'de Gouna Marina'dan ayrıldık. Sürekli pruvadan esen rüzgar ve bazı teknik bozukluklar nedeniyle kaybettiğimiz epeyce zamandan dolayı, ne yazık ki adayı gezemeden yelken açıyoruz. Saat 8:00'de Korfu'nun kuzeydoğu noktasındaki adanın 1537 yılında Türkler tarafından kuşatılmasından sonra yapılmış pek esaslı Venedik Kalesi'ne ve bu kalenin burnundaki deniz fenerine doğru yelken basıyoruz. Feneri sancaktan bordaladık. Kalenin görkemli klasik mimarisine hayran olmamak elde değil. Şahane yeşillikler ve çam ağaçlarıyla bezeli adayla Arnavutluk anakarası arasındaki dar boğazı yelkenle geçiyoruz. Arnavutlar adaya bu denli coğrafi yakınlıkları nedeniyle, oradaki tüm ticaret ve iş yerlerine egemenmişler.

Akşama kadar 5-6 Beaufort gücüyle esen poyrazla hızlı bir yelken seyri yaptıktan sonra, Saat 16:30'da iskelede Preveze Deniz Savaşı'nın yapıldığı büyük limanı bordalıyoruz. Buradan geçerken o limanda 600 savaş gemilik Germen İmparatoru V. Karl'ın desteklediği Venedik, İspanya, Portekiz, Papalık, Malta ve Ceneviz donanmalarından oluşan Haçlı Donanmasını, 122 savaş gemisiyle Akdeniz'i bir Osmanlı gölü durumuna getirecek kadar, önemli bir yenilgiye uğratan Barbaros Hayrettin Paşa ile Turgut, Seydi Ali ve Salih Reisler ile silah arkadaşlarını rahmetle anmamak olası değil.

Preveze Deniz Savaşı aklıma bir Venedik gezimde yaşadığım şu öyküyü getiriyor: Vapurla Venedik'in cam işleriyle ünlü Murano Adası'na gidiyordum Oturduğum dört kişilik bölümde benden başka üç kişi daha vardı. Bunların ikisi İsveçli üçüncüsü ise Arjantinli imiş. Giyim kuşamları ve konuşmalarından pek varlıklı ve aydın 50-55 yaşlarında iş adamları oldukları anlaşılıyordu. Onlarla aramızda bir konuşma başladı. Arjantinli ilk soru olarak bana hangi milletten olduğumu sordu. Ben de:

"Türk'üm" dedim. Bunun üzerine:

"Peki öyleyse San Marko Meydanı'ndaki (Piazza San Marco) Civico Correr Müzesi'ni (Museo Civico Correr) gezdiniz mi?" dedi. Ben de: "Hayır, henüz zaman bulamadım" diye yanıt verdim.

"Orayı kesinlikle gezmelisiniz. Meydanın batı kanadını yani San Marko Kilisesi'nin (Basilica di San Marco) tam karşısına rastlayan görkemli Ala Napoleonica (Napoleon'un sahip olduğu ve Avrupa'nın en güzel salonu dediği) binasından girilen Civico Correr Müzesinin birinci katındaki en önemli ve görkemli merkez galerisinde asılı iki koskoca yağlıboya tabloyu görün de, dedeleriniz buraları nasıl bir Türk gölü haline getirip tir tir titretmişler öğrenin" dedi. Ben vapurda tanıştığım o gezginlere şöyle bir yanıt verdim:

"Ben Fatih'in Otranto'ya çıkıp bir kale yaptırttığını ve ondan kısa süre sonra öldüğünü biliyorum, ama Osmanlı'ların Venedik'e çıktıklarıyla ilgili bir tarihsel bilgi hatırlamıyorum" dedim. Bunun üzerine Arjantinli iş adamı:

"Siz yarın ne yapıp yapıp o müzeyi bir gezin. O zaman ne demek istediğimi daha iyi anlarsınız" dedi. Ertesi gün tüm gezi programımı değiştirip "Civico Correr Müzesi'ne gittim Orada gördüklerim gerçekten etkileyiciydi. Pek görkemli Müzenin en ortadaki ve önemli galerisinin iki duvarında, yaklaşık 4x5 metrelik tuval üzerine yağlıboyayla boyanmış iki tane sanat başyapıtı asılıydı. Bu tablolarda Osmanlı Donanması'nın Venedik açıklarında İtalyan ve Haçlı Donanması'nı hilal biçimindeki klasik kıskacı içine alışı ve yenilgiye uğratışı betimleniyordu. Tabloların altındaki İtalyanca ve İngilizce açıklamalarda mealen şunlar yazılıydı: "Bu savaşlara kadar Akdeniz öncelikle İtalyan, kısmen de Fransız ve İspanyollar'ın egemenliğindeydi. Bu tablolarda betimlenen deniz savaşlarıyla Türkler, üstünlüğü sözü geçen ülkelerden devir alıp, tüm Akdeniz'e egemen olmuşlardır." Bu olağanüstü görkemi, aradaki farkı içime sindiremediğimden, bugünkü Türk denizciliğinin durumuyla karşılaştırmak istemiyorum! Ancak bugünkü Türk donanmasının, Doğu Akdeniz'in en güçlü donanması olduğu gerçeği de gözden kaçırılmamalıdır.

Biraz sonra pruvamızda (teknenin başı) 5-6 mil uzaklıkta Lefkas Feneri göründü. 1420 yönünde Yunanistan'ın İtalya tarafındaki İyonya Adaları'ndan sırasıyla Kefalina, Korfu ve Sakintos'dan sonra dördüncü büyük adası olan Lefkas'a doğru uygun bir poyrazla süzülüyoruz. Hava güneşli ve açık. Pruvamızdan 7-8 mil uzaklıkta sancağımıza alacağımız Lefkas Feneri seçiliyor. Fenerin bulunduğu yerden 1/2 mil kadar güneybatıdaki Lefkas Kanalının kapısı saat 17:00'de açılacak.

Adanın yüksek dağları selvi, zeytin ve çam ağaçlarıyla kaplı. Bu da adaya idil gibi bir görünüm veriyor.

Saat 17:30'da Lefkas Adası'yla Yunanistan anakarası arasındaki küçük koya giriyoruz. Burası büyük Preveze Limanı'nın yavrusu olan tarihsel önemi büyük bir koy. Burada dünyanın dört bir köşesinden gelmiş teknelere rastlamak olası; çünkü kanal çok işlek bir su geçidi. Sancağımıza aldığımız dalgakıran feneri ve kemer biçimli kapı-pencere üstleri ve yıkık duvarlı loş zindanlarıyla, Santa Maura Kalesi, tarih ve mimarlık açılarından, görülmeye değer önemli yapılar. Bu yapılardaki tipik Venedik ve Osmanlı mimarlığı izleri açıkça gözlenebiliyor. Bunlardan, Kalenin değişik devirlerin egemenlikleri altında inşa edildiği kolayca anlaşılıyor. Böyle olması da son derecede doğal. Çünkü daha önce de kısaca değindiğim gibi Türkler ve İtalyanlar Akdeniz'de birbiriyle sürekli çatışmış ve en önemli uygarlık rolü oynamış başlıca güçler. Sancak yanımızda kalan ince duvar oradaki tuz gölünü (lagün) Lefkas Kanalı'ndan ayırıyor. Kanala koşut olarak kuzeydoğudan güneybatıya doğru uzanan adadaki Osmanlı köprüsü ve akuadaktının yıkıntıları gölün kuzeyle güney yakasını birleştiriyor. İskele yanımızdaki daha büyük tuz gölünü ise kanaldan incecik bir mendirek ayırıyor. Aslında Lefkas Kanalı doğudaki Yunan anakarası ile batıdaki Lefkas Adası'nı birbirinden ayıran bir su geçidi.

Kanalın kuzey girişinin kapısı saat 17:30'da açılacak. Metal kapı ilginç: Bir döner tiyatro sahnesini andırıyor. Ortada dikey bir ekseni ve bu eksenin iki yanlarına doğru uzanan köprünün kolları var. Bunlar eksenin çevresinde ağır ağır saat yönünde dönüyorlar ve böylece Kanalın kuzey ağzı açılmış oluyor. Açılan Kanaldan içeri girerken köprünün güneyde kalan kolunda çevreyi seyreden iş tulumlu dok memuru, şanlı bayrağımızı çok sıcak bir biçimde "kalimera" (iyi günler) diye seslenerek selamlıyor. İçimden bunu bir süreden beri gittikçe pekişen Türk-Yunan dostluğunun somut bir göstergesi olarak niteleyip pek seviniyorum doğrusu. Kanalın tüm uzunluğu 3,5 mil kadar. Derinliği 6-10 metre eni ise 20-25 metre. Giriş kapısını geçtikten sonra 1 mil kadar ilerde sancak yanımızda Lefkas kasabası seçiliyor. Lefkas'ta her yer tekne dolu. Kasabanın güneyinde oldukça büyük bir marina var. Yapımı henüz bitmemiş, ama önümüzdeki yaza yetişecekmiş.

Lefkas kasabasını geçer geçmez kanal düz bir cetvel gibi iskele ve sancak yanlarımızdaki tuz göllerinin arasından 2 mil uzunluğunda

güneydoğuya doğru uzanıyor. 2 millik seyirden sonra kanal yeniden güneybatıya doğru sapıyor ve dümdüz olarak iskele ve sancak yanlarımızdaki yeşil ve kırmızı şamandıralarla sınırlanmış olarak sürüyor. Bu trafik işaretlemelerinin içi 6-7 metre derinliğinde. Dışı ise kuzeydeki iki yanlı tuz göllerinin denizdeki devamı olan çok sığ bölgeler. Tüm kanal boyunca dünyanın her yerinden gelmiş yüzlerce yata rastladık. Bunlardan en ilginçlerinden birine Lefkas'ta yanaşıp mazot aldığımız rıhtım benzincisinde rastlamıştım Bunlar 10 metrelik yelkenlilerini İngiltere'den oraya kadar tek başlarına getirmiş olan 60 yaşlarındaki Anne ile 20 yaşlarındaki afet-i devran kızı idi. Bu İngiliz hanımın eşi öldükten sonra, ana-kız çok sevdikleri bu hobilerini bırakmayıp sürdürmüşler. Denizcilikten hoşlanmayan hanımlara -bu yazıyı okumaktan hala bıkmadılarsa- ve deniz kızını aramaktan hala usanmamış erkeklere önemle duyururum! Bu ana-kızın teknelerinin kıçında kırmızı üzerine sol üst köşesinde İngiliz Haçı (Union Jack) bulunan bayrakları vardı. Bu bayrağın başka biçimlerinin de olduğunu -örneğin yalnızca İngiliz Haçı ve hangisinin ne zaman kullanıldığını sorduğumda, bunun yanıtını kendilerinin de başkalarının da bilmediğini söylemişlerdi! Tuhaftır aynı yanıtı veren başka birçok İngiliz'e de rastlamışımdır.

Lefkas Kanalı'ndan güney yönünde çıkılınca Drepanu Denizine giriliyor. Şimdi hedefimiz sancak baş omuzluğumuz yönündeki (192 0) İthaka Adası. Bu bölgenin doğal güzelliğine hayran olmamak olanak dışı. Özellikle saat 18:30'da sancağımızdan bordaladığımız Onassis Ailesine ait, tüm yüzeyi çam ve zeytin ormanlarıyla kaplı yemyeşil Skorpi Adası'nı uzaktan bile olsa seyretmek insanı büyülüyor. Bu adaya yanaşmamız olanaksız, çünkü özel mülk olduğundan Adaya çıkılmasına izin verilmiyor. Onassis'in adada yaptırdığı saray ise adanın öbür yanında olduğundan görünmüyor. Ancak Skorpi'nin koylarında demirleyip yüzmek olası. Saat 19:00 sularında sancaktan Meganisi ve Kalamos Adaları'nı bordalıyoruz. Artık Ekinades Denizi'nde güneye doğru yelken basıyoruz.

Aynı gün saat 21:30'da İthaka Adası'nın limanına girdik. Limanın ortasında palmiyeli küçük bir adacık var ve Liman doğa harikası büyük bir havuza benziyor. Rıhtıma yanaşmış bir Rus yelkenlisinin baş tarafına kıçtan kara koltuk alıp (karaya bağlanıp), baştan demirledik. Aslında burada mola vermemize, saatlerdir 7-9 Beaufort kuvvetinde esen lodos ve bardaktan boşanırcasına yağan yağmur neden olmuştu. Böylece tekneyi sıkıca bağladıktan sonra biraz dinlenip önceki günün yorgunluğunu atmak için uykuya daldık. Sabah

2:10'da oldukça şiddetli gürültülerle uyandım. Hemen güverteye fırladım Edip Kaptan panik içinde yanımızdaki rıhtıma yanaşmış Rus teknesinin mürettebatıyla birlikte, 7-9 gücündeki lodos nedeniyle kıçtan aldığımız koltukları ve taramış olan baştan attığımız demiri zaptetmeye çalışıyordu. Hemen ben de onlara yardıma başladım Ruslar tüm iyi niyetlerine karşın, dil anlaşmazlığı nedeniyle bize yardımcı olamıyorlardı. Her ikisi de bir şeyler yapabilmek için didiniyorlardı. Ancak bu sert havada ve zifiri karanlıkta tekneyi zaptetmek gerçekten zordu.

Demiri 10 metreye funda ettim. 40 metreye kadar kaloma (zincirin deniz dibinde yatan bölümü) bıraktıktan ve zincire bosa vurduktan sonra demir tuttu. Tam kıçtan koltuk alacakken ise, demir üst üste birkaç kez taradı. Artık rıhtıma Rus yelkenlisinin önüne yanaşmaktan başka çıkar yolumuz kalmamıştı. Ancak orası da bize göre çok kısa idi. Epeyce uğraştıktan sonra bizim teknemizin boyundan (12 metre) bir metre kadar uzun olan o rıhtıma güçlükle yanaştık. Şiddetli sağanak, gök gürültüleri ve Şimşekler sürüyordu. Rus teknesi ise paratöner olarak demirini suya sallandırmıştı bile. Bir buçuk saatlik bir boğuşmadan sonra, yeni bir tatsızlıkla karşılaşmamak umuduyla, Rus komşularımıza gösterdikleri önemli yardımlardan dolayı teşekkür edip yatıp uyuduk.

Çeşitli nedenlerle epeyce zaman kaybetmiştik. Ertesi sabah havanın kalmasını dilemekten başka yapabileceğimiz bir şey yoktu. Niyetimiz erkenden yola koyulmaktı. Ama sabah saat 6:00'da şiddetli bir sağanak başladı. Bir saat kadar sonra biraz duraladı. Ancak pek koyu ve karmaşık yağmur bulutları, gün boyunca çok fazla bir yağmur ve sert hava geleceğini açıkca gösteriyordu. Bu durum karşısında o günü Edip'in dediğine göre en güzel Yunan adalarından biri olan İthaka'da geçirmeye karar verdik.

İthaka Adası Yunan mitolojisinde Odiseus'un adası olarak biliniyor. Homer'in "Odisea Destanında " anlattığına göre Odiseus buranın kralıymış ve eşi Penolope ile adada mutluluk içinde saltanat sürerlermiş. Efsaneye göre Truva Harbi çıkıp tüm Yunan Kralları Agamemnon'un komutasında bir ordu kurunca, Odesius da askerleriyle bu orduya katılır ve uzun süren savaşlardan sonra onun ve Aşilles'in büyük kahramanlıkları ile Truva alınır. Ancak Odesius Zeus'un cezalandırmasından dolayı büyük sıkıntılara göğüs germek zorunda kaldığından, adasına dönene dek yıllar geçer. Bu sürede sadık

ve iyi kalpli Kraliçe Penelope tüm kandırmacalara ve baskılara göğüs gererek eşini sadakatle bekler. Odiseus Adaya vardıktan sonra eşinde gözü olan tüm düşmanlarını ortadan kaldırır ve yeniden kral olur. Penelope ile birlikte Adada mutlu bir yaşam sürdürürler.

Kahvaltıdan sonra adanın ana kıyı caddesinde yürürken dikkatimi iki şey çekiyor. Bunlardan birincisi İngiliz ozanı George Byron'ın hükümet konağı önüne yerleştirilmiş büstü. Bunu görünce hemen tarih bilgilerimin tatsız bölümlerinden biri depreşiyor. Ozanın 1823-1824 yılları arasında Yunan Bağımsızlık Savaşı'nda Türklere karşı Yunan çetelerini örgütleyip birçok Batı Avrupalı gibi helenistik tema -Batı Avrupalılar'ın kökeninin sözde Helen olduğu savı uğruna nasıl savaştığını ve bu sırada sıtmaya yakalanıp Patras Körfezi'nin kuzey kıyısındaki Mezolongion kentinde 1824 yılında ölüşünü hatırlıyorum. Byron'ın bu savaşlarda yaşadığı türlü olayları çarpıtıp, yapıtlarında nasıl bıkıp usanmadan Türkler aleyhinde kullandığı, belleğimde canlanıyor. Aslında o okul çağlarından beri tüm zorbalık saydığı disiplin ve kalıplara karşı isyan etmiş bir kişidir. Bu uğurdaki tepkilerini sporculuk (Çanakkale Boğazı'nı yüzerek geçmiştir) yanında İtalyan ve Yunanlı hemcinsleriyle kurduğu eşcinsel ilişkilerle dışa vurmuştur. O zamanlar bir Makedonya köyünden farksız olan Atina'da dostlarıyla derin bir zevk ve eğlence içinde yaşadığı bilinir. Etik dışı benzer davranışlarından dolayı ülkesinde bir çok vesilelerle dışlanmış, örneğin Londra'daki ünlülerin gömüldüğü "Westminster Abbey'e gömülmesine izin verilmemiştir. Aynı hasletler Arabistan'ın Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılmasında en önemli etmenlerden biri olmuş İngiliz casusu Arabistanlı Thomas Lawrence için de geçerlidir. Lawrence Arap birliklerini örgütleyip silahlandırarak Türkler'e saldırtmış ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparmış, 1919 yılında eşcinsel davranışlarından dolayı 30 yaşında bir albayken İngiliz ordusundan ayrılmak zorunda kalmıştır. İngiliz kaynakları her ne kadar bu cinsel tercihinin tutsak olarak kaldığı Türk Birliklerince edindirildiği iddiasında iseler de, böyle olmadığı zamanın 3. Ordu komutanı Halil Paşa'nın ordu tutanaklarından ve daha birçok kaynaklardan açıkça anlaşılmaktadır. İşlerine gelince en baş barış havarisi kesilen İngilizlerin kaynaklarınca dahi olarak nitelenen bu kişilerin ve daha birçoklarının (örneğin General Allenby, Kuzey Afrika Arapları'nı kandırmak için adını Allah Nebi (Allah'ın Peygamber'i) olarak değiştirip kendini İngiltere'den getiren gemiden iner inmez rıhtımda sünnet olmuştur). Çanakkale Savaşları'nda İngiliz Birlikleri Komutanı General Hamilton, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul'u işgal eden İngiliz güçlerinin komutanı General Harrington vb.) dünyanın en uzun sürmüş (450 yıl) "Türk Barışı"nı yıkmakta

olağanüstü katkıları geçmiştir!

Birer edebiyat baş yapıtı olan dizeleriyle bu fikirleri çok güzel biçimde şiirselleştirmiş, ve Türk egemenliğindeyken Makedonya'nın Üsküp kentinde doğup büyüyüp 18 yaşında İstanbul'a gitmiş, büyük ozan Yahya Kemal Beyatlı'nın şu dizelerini buraya almadan edemeyeceğim:

AÇIK DENİZ

Balkan şehirlerinde geçerken çocukluğum;

Her lahza bir alev gibi hasretti duyduğum

Kalbimde vardı "Byron"u bedbaht eden melal

Gezdim o yaşta dağları, hulyam içinde lal,

Aldım Rakofça kırlarının hür havasını,

Duydum akıncı cedlerimin ihtirasını,

Her yaz, şimale doğru asırlarca bir koşu,

Bağrımda bir akis gibi kalmış uğultulu...

Mağlupken ordu, yaslı dururken bütün vatan,

Rü'yama girdi her gece bir fatihane zan.

Hicretlerin bakıyyesi hicranlı duygular,

Mahzun hudutların ötesinden akan sular,

Gönlümde hep o zanla beraber çağıldadı,

Bildim nedir ufuktaki sonsuzluğun tadı!

Bir gün dedim ki istemem artık ne yer ne yar!

Çıktım sürekli gurbete, gezdim diyar diyar;

Gittim o son diyara ki serhaddidir yerin,

Hala dilimdedir tuzu engin denizlerin!

İthaka Adası'nın kıyı caddesinde dikkatimi çeken ikinci şey ise üzerinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ambleminin tıpatıp benzerinin asılı olduğu küçük bina oluyor. Büyük boydaki amblemde Denizcilik İşletmeleri'ninkine kıyasla bir tek ay-yıldız eksik. Yaklaşınca amblemin altında "Meteorological and Hydrological Centre of Ithaka" (İthaka Meteoroloji ve Su Bilimleri Merkezi) sözlerinin yazılı olduğunu okuyoruz. Hemen oradan içeri daldık. İçerde oturan kadın memur oldukça ters bir ifadeyle havanın çok kötü olacağını söylüyor.

"Öyle olduğu zaten açıkça görülüyor da, biraz daha ayrıntı verir misiniz?" diyecek olunca, kadının bizi bir dövmediği kaldı! Bizim için hiç de beklenmedik olan bu zılgıtlı hava tahminini Yunan zekasının en kestirme ve pratik yoluyla alıp, binayı hızla terk ettik.

Adanın ana meydanını gezip güzel kafe ve lokantalarında zaman geçiriyoruz. Bu arada şiddetli yağmura karşın, adanın köhne ve dışında orak-çekiçli amblemi ve içinde Lenin, Stalin ve Mao gibi yaklaşık 105 milyon insanın ölümünden sorumlu liderlerin resimlerinin asılı olduğu Komünist Partisi Merkezi'nin fotoğrafını çekmeyi ihmal etmiyorum. Bilindiği gibi bu kütlesel öldürmelerin inanılmaz örneklerinden biri şöyle gerçekleşmiş: Ekim 1917 Bolşevik Devrimi'nden hemen sonraki bir halk komiserleri toplantısında Lenin, Çeka şefi Feliks Derjinski'ye üzerinde: "kaç tane tehlikeli devrim karşıtı var?" yazılı bir kağıt uzatır. O da, "yaklaşık 1.500" yanıtını verir. Lenin kağıdın üzerine bir "haç" işareti çizer. Bunun üzerine o 1.500 kişi kurşuna dizilir. Sonradan Lenin'in sekreteri bunun bir yanlışlık sonucu olduğunu bildirmiş ve Lenin'in kağıda çizdiği "haç" işaretiyle yalnızca olayın hallolduğunu belirtmek istediğini söylemiştir. Yapılan uzman araştırmalarına göre, sekreterin bu ifadesinin, yaşanmış gerçeklere tıpatıp uyduğu anlaşılmıştır. Lenin ve sonradan Stalin'in yaptırttığı tüm bunun gibi toplu öldürtmeler, tıpkı Hitler ve Mao'nunkinde olduğu gibi "en üst düzeyli sır" olarak saklanmış ya da saklanmaya çalışılmıştır. Burada adı geçen liderlerin iki ortak yanlarından daha söz etmeden geçemeyeceğim: Bu tiranların hepsi devlet başkanıyken ölmüş, ama ömürlerinin son yıllarını birer tıbbi harabe olarak acılar çekerek geçirmişlerdir!

Öğlen yemeği için adanın pek şirin ve iyi yemeği olduğu her yönüyle anlaşılan kıyı lokantalarından birine girdik. Balıklar ve içkiler ısmarlandı. Dört yüzyıl birlikte yaşamışlığın doğal sonuçları olarak, Türk anlayışlarına pek uyan davranışlarıyla garsonlar ve miço, çevremizde fıtır fıtır dört dönüp hizmet ediyorlar. Atmosfer kelimenin tam anlamıyla kıyak. Tam o sırada olanlar oldu. Minik lokantanın yanıbaşında oturduğum kapısı pür şiddet açıldı. İçeriye şişman, iri yarı, saçı başı dağınık, daracık tek parça basma giysili, erkek davranışlı, 50 yaşlarında bir kadın hışımla daldı. Herkesin kolayca duyabileceği yüksek bir sesle ve Rumca olarak çevreye hiddetli tehditler savurmaya başladı. Bu saldırı karşısında lokantadaki herkes halıların altına sinmişti. Biz üçümüz olanlardan bir şeycikler anlayamadığımızdan, susmayı yeğliyorduk. Lokanta personelinin kadın tarafından iyice fırçalandığı açıkça anlaşılıyordu. Kadın bir cümle daha edince bunu duyan bizim dışımızdaki tüm müşteriler ve personel, makaraları koyuverdiler. Artık herkes kahkahalarla gülüyordu. Özellikle orada oturan çok yaşlı içi geçmiş, sarhoş ve eski bir balıkçı olduğu anlaşılan adamcağız, kadının hedef tahtası durumuna gelmişti. Biraz sonra kadın garsonlara sert bir emir verdi. Bunun üzerine kendisine lokantanın en baş ve seçkin köşesinde ve kadının tüm lokantayı ve müşterileri görebileceği bir yerde tek kişilik bir masa bir yıldırım hızıyla döşendi. Kadın masanın başına bir ordu komutanı gibi kuruldu. Balığını ısmarladı. Sonra adanın genel valisi edasıyla ve enikonu küçümseyen bakışlarla süzüp, bize hitaben bir şeyler söyledi. İçimden "İnşallah yine pisi pisine çatmamışımdır" diyerek (Rahmetli babam ve eşim başımın yok yere beladan kurtulmadığı savındadırlar) en cana yakın pozlarımı takınarak, kadına doğru uzo kadehimi kaldırdım. Bunun üzerine kadının biraz müstehzi olan yüz çizgileri sertleşti. Hayır olmaz gibi bir davranışta bulundu. Ben neler olduğunu anlayamıyordum Kadehimi kadına doğru yeniden kaldırdım Bunu gören kadın miçoyu yanına çağırıp ona tehditkar ve sertçe bir şeyler söyledi. Miço hızla yanıma seyirtti ve bana şunları söyledi:

"Bu kadının adı Bayan Loizidu'dur. (Türkiye'ye karşı AİHM'de tazminat davası kazanmış bayanla hısım ya da akrabalığının olduğunu öğrenemedim). Uğradığı divanelikten dolayı yüksek dozda ilaç alıyor ve psikolojik tedavi görüyor. Bu nedenle içki içmesi kesinlikle yasaktır." Buna karşılık ben de:

"Ona söyle, ben hekimim Bir kadehten bir şey çıkmaz. Ben kendisini

çok sevdim Bizi kırmayıp bir kadeh içsin "dedim Miço bu sözleri Bayan Loizidu'ya aktardı. Ancak o bana "olmaz" şeklinde çok kararlı bir hareket yapınca ısrardan vazgeçtim. Bu sefer Bayan Loizidu ile sandalyesine sinmiş yaşlı sarhoş balıkçı arasında müthiş bir söz düellosudur yeniden başladı. Lokantadaki herkes Loizidu'nun adama yaptığı hücumlara kasıklarını tuta tuta gülüyordu. Anladığım kadarıyla yaşlı adamla Loizidu arasında eskiden bir şeyler geçmiş. Bu nedenle adam kadına "ben senin ne mal olduğunu iyi bilirim vre karı" tavrıyla küçümser bir edayla davranıyordu. Loizidu da buna hiddetlenip adamcağıza bindirdikçe bindiriyor, bir yandan da şapur şupur balıklarını yutuyordu. Sonunda yaşlı adam Loizidu'nun saldırılarına dayanamayıp zil zurna iki yanına yalpalayarak ve yağmurun dinmesinden de yararlanarak, kendini dışarı attı. Bn. Loizudu lokantayı kesmiş, atışmayı kayıtsız şartsız kazanmıştı.

Yaşlı balıkçının sıkça kullandığı "vre" kelimesi, aklıma Galatasaray Futbol takımının 19 yıl kaleciliğini ve kaptanlığını yapmış Turgay Şeren'in anlattığı bir öyküyü getirmişti: Pek iddialı bir Galatasaray-Fenerbahçe maçında Fenerbahçe'nin efsanevi 10 numarası Lefter Küçükandonyadis, Galatasaray onsekizine girer ve Turgay'ın koruduğu kaleye mermi gibi bir şut atar. Top bir sağ bir de sol direkte patladıktan sonra Turgay'ın kucağında kalır. Bunu gören Lefter, şaşkınlığından Turgay'a:

"Sende de ne şans varmış vre" diye bağırır! O şirin kafa dengi lokantada iyice doyduktan ve bedava bir Yunan komedisi seyrettikten sonra, kasabanın merkezinde dolaşmaya çıktık. Orada bir kırtasiye ve hediyelik eşya satan dükkanın 55 yaşlarındaki çok kibar sahibi hanım, Türk olduğumuzu öğrenince bize çok ilgi göstermiş ve biz dünya politikaları uğruna birbirine karşı düşürülmüş iki ulusuz. Oysa müşterek yönlerimiz çok ve mantalite olarak da birbirimize çok benziyoruz demişti. Ayrıca dünyanın içinde bulunduğu ekonomik durgunluk için ise:

"Satışlarımız her gün azalıyor. Pahalılık gün geçtikçe artıyor. Hele 'euro' para birimine geçtiğimizden beri her şey çok pahalılaştı" diye dert yanmıştı.

Bunları söyledikten sonra bana şunu sordu:

"Peki Almanya'da ve Türkiye'de durum nasıl?"

Ben de:

"Almanya'daki durum Yunanistan'dakinden çok farklı değil, Türkiye'de ise Euro'ya geçilmediğinden hiçbir sıkıntı yok, insanlar zenginlik içinde yüzüyorlar!" dedim. Bu son söylediğime doğal olarak epeyce gülüşmüştük. Ancak bu yaşlı, kibar, görmüş geçirmiş Yunan hanımefendisinin dediklerine katılmamak gerçekten güçtü.

Akşama doğru yağmur iyice bastırdı. Su geçirmez tek parça yelkenci tulumuma karşın, yollarda yürümek artık olanaksız duruma gelmişti. lodos 7-8 Beaufort gücünde esiyordu. Bu nedenle ana meydandaki Alman bir kızın servis yaptığı bir kafeye sığındık. Meğer kızcağızın babası gelip İthaka Adası'na yerleşmiş. Kız da bu Adada doğup büyümüş ve öğrenim görmüş. Kusursuz Yunanca konuşuyormuş. Bana elinden geldiğince Adayı anlatıyor. Haritada bazı ihtiyaç duyduğumuz adresleri gösteriyor. Bir tek Odiseus'un ve eşi Penelope'nin saraylarını gösteremedi. Onun nerede olduğunu zaten kimseler bilmiyormuş, çünkü yüzlerce yıldır yerinde yeller esiyormuş. Alman kız bize doğrusu mükemmel servis yapıyor. O sırada yandaki masadaki orta yaşlı bir hanım dikkatimi çekti. Sanki konuşmalarımızla ilgileniyor gibi bir hali var. Durumu Edip'le Sevil Hanıma da bildirdim. Birazdan kadın bana doğru yönelip,

"Türk müsünüz?" diye Yunan şivesiyle Türkçe olarak bir soru soruyor. Ben de, "Evet" diye yanıt verdim

Meğerse bu pek cana yakın hanım, adanın yerlisiymiş. Adı Areanne imiş ve 52 yaşındaymış. Atina'da ve Londra'da arkeoloji okumuş. Altı yıldır İstanbul'da Bostancı'da yaşıyormuş. İstanbul'da Yunanistan'ın özel Star Televizyonu'nun program hazırlayıcısı olarak çalışıyormuş. Ünlü ve zengin bir Türk işadamıyla evliymiş; fakat ayrılmışlar. Kendisini masamıza davet ettim Sevinerek geldi. Rıhtımda yanaşık teknemiz olduğunu duyunca çok ilgilendi. "İsterseniz size "Meltem & Deniz III"ü severek gösteririm, içinde bir şeyler içeriz" dedim Pek sevinerek kabul etti. Areanne:

"Benim otomobilim var onunla gideriz" diyor. Minik arabasıyla geldi. Hala sürmekte olan bardaktan boşanırcasına yağmurdan korunmak için üçümüz arabanın içine adeta tıkıldık. Areanne arabasını doğru "Meltem & Deniz III"e gazladı. Ona pek merak ettiği teknenin içini gösteriyoruz. Teknede bir şeyler içtik. Biraz sonra ben onu kendinin saptayacağı bir lokantada -çünkü biz Bn. Loizidu ile yemek yediğimizden başka pek bir lokanta bilmiyoruz- akşam yemeğine davet ettim Bizi doğru üst tabakanın yemek yediği şirin bir lokantaya götürdü. Adada Areanne'nin çok tanınıp sevildiği gözden kaçmıyor. Herkes onunla şakalaşıyor, öpüşüyor candan bir biçimde konuşuyor. Bu düzeyde ünlü oluşu yalnızca Adanın yerlisi olmasından değil, Yunan Star televizyonuna çok sık çıkmasındanmış. Yemek sırasında Adanın öbür yanında anne ve babasının çok güzel bir koyun kenarında bir malikanesinin bulunduğunu ve önündeki koya demirleyip çok güzel denize girebileceğimizi söylüyor ve ertesi günü için bizi oraya davet ediyor. Ancak biz ertesi sabah eğer hava düzelirse erkenden yola koyulmamız gerektiğini, çünkü hava uyumsuzlukları ve teknedeki bazı bozulmalar nedeniyle çok geciktiğimizi söyleyip, nazik davetine teşekkür ediyoruz. Önümüzde Yalıkavak'a kadar daha çok yolumuz var. Ancak ben kendisine giderken tarif ettiği evinin önünden geçmeyi ihmal etmeyeceğimizi bildiriyorum Yemek sırasında Areanne'ee şöyle bir soru yönelttim:

"Yunan bayrağındaki 9 tane yatay mavi ve beyaz şerit, Yunanlıların Osmanlı yönetimine karşı 9 kez ayaklanmalarını simgeliyormuş, bu doğru mudur?"

Edip ve Sevil Hanım buna inanmıyorlardı. Aslında soruyu asla pek cana yakın Areanne'yi utandırmak için değil, Edip ve Sevil Hanım'ı konuya inandırmak için sormuştum Kibar bir hanım olan Areanne, epeyce zorlanarak ve bu gerçeği hiç de onaylamadığını belli ederek, yarım ağız da olsa doğruyu kabul etmek zorunda kalmıştı. Bence Türk-Yunan dostluğu yolunda atılacak ilk adım, her ne kadar bir bağımsızlık mücadelesini simgeleseler de, bu "dokuz şeridi" bir biçimde değiştirmek olmalıdır! Bunun güzel benzer bir örneğini Alman'lar iki Almanya'nın birleşmesinden sonra ulusal marşlarındaki "Almanya, Almanya, her şeyin üzerinde" dizesini tümüyle çıkararak vermişlerdir. Rusya ise kendinden başka kimseyi incitmemesine karşın, Sovyetler Birliği bayrağındaki orak-çekiç'i çıkararak aynı doğrultuda bir girişimde bulunmuştur. Hızla değişen dünyamızda Yunanistan'ın da yalnız Türkiye'den Ege'de karasularının 12 miline

çıkarılması, Heybeliada'daki ruhban okulunun yeniden açılması, Fener Rum Patrikhanesi'ne tam özerklik verilmesi, vb. yetkiler istemesi yerine, kendine de bir çeki düzen verme zamanının geldiği tartışma götürmez.

Ertesi sabah hava epeyce kaldı. Erkenden saat 6:00'da bu güzel Adadan doğu yönünde yelken açtık. Ayrılırken kuzeye doğru bir "U" çizip Areanne'nin deniz kıyısındaki güzel evini uzaktan da olsa ihmal etmedik.

Şimdi hedefimiz önce 130 ile Mora Yarımadası'nın kuzeybatı noktası olan Papas Burnu ve 90 ile biraz doğudaki Patras kenti. Saat 17:00'de sancaktan Papas Burnu'nu ve 18:00'de ise iskeleden Olimp Dağı'nı bordalıyoruz. Deniz kenarındaki bu dağ 1700 metre yükseklikte, sanki geometrik bir koni biçiminde çok heybetli bir tektonik oluşum. Hemen 1 kilometre kadar doğusunda da yavrusu var. Yunan Mitolojisinde Tanrıların Tanrısı Zeus'un oturduğu, öbür Tanrıları yargıladığı ve Odiseus'u cezalandırdığı ünlü Dağın burası olduğu söyleniyor. Dağın etekleriyle deniz arasındaki kıyı şeridinden yepyeni bir otoyol geçirilmiş. Bu yol henüz açılmamış, çünkü doğuda yolun devamı olan Patras Köprüsü'nün yapımı bitmemiş. Otoyolun yapılması çok büyük tartışmalara yol açmış. Koyu dindar kesim böyle kutsal bir dağın eteklerine bir otoyol yapılmasının her türlü manevi değerleri çiğneyeceğinden, çok sakıncalı olduğunu ileri sürmüş. Oysa iktidar, Avrupa Birliği'nin yoğun baskıları sonucunda otoyolu yaptırmak zorunda kalmış. Yolu iskelemize alarak 90 yönünde birazdan sancağımıza alacağımız Patras'a doğru tatlı bir poyrazla yelken basıyoruz. Otoyol bize iskelemizde kalan Yunan anakarası boyunca eşlik ediyor. Oradan Mora Yarım Adası'nın kuzeybatısındaki Patras'a geçişi sağlayan o sırada iki bacağı bitirilmiş görkemli asma köprüye bağlanıyor. Yunan anakarası ile Mora Yarımadası'nı birleştiren bu köprünün henüz yarısı kadarı bitirilmiş. Edip'in söylediğine göre ise altı yıldır yapılıyormuş. Sözde 2004 yılında yapılacak olimpiyat oyunlarına yetiştiriliyormuş. Ancak ünlü Yunan rehavetinden dolayı bir türlü bitirilemiyormuş. Edip diyor ki:

"Köprünün altından belki onuncu geçişim. Her keresinde pek yakında bitirileceği söyleniyor. Olimpiyat oyunlarına yetiştirilebileceğinden bile kuşkuluyum."

Nitekim Edip'in kuşkusu gerçekleşti. 2.252 metre uzunluğundaki, 27.5 metre enindeki yapımı 7 yıl süren ve 740 milyon Euro'ya mal olan köprü dört dev bacağıyla trafiğe ancak 2004 Olimpiyat Oyunları'ndan bir ay sonra açılabilecek, ama yine de olimpiyat meşalesi üzerinden geçirilecek. Vinci adlı bir Fransız firmasının yaptığı bu köprü 8 büyüklüğündeki depremlere, saatte 30 mil hızla yol alan 180.000 ton ağırlığındaki bir geminin çarpmasına ve 265 kilometre hızla esen rüzgara dayanıklı olarak inşa edilmiş. Köprünün altından geçerken, bitirilmiş iki bacağına terazi gibi asılı yatay bölümlerinin en güney uç noktasında, deniz yüzeyinden yaklaşık 50 metre yükseklikteki noktada çalışan iki işçi, bizi çok sıcak bir biçimde selamlıyorlar. Kimbilir bu sıcak selam belki biraz da al bayrağımıza!

Saat 18:00'de bu gerçekten görkemli köprünün altından geçtikten sonra Patras Körfezi'ne girdik. Hem orada hem de 1,5 saat kadar sonra Navpaktos Boğazı aracılığıyla gireceğimiz doğudaki Korint Körfezi'nde dikkatimizi çeken en önemli şeylerden biri kırmızı deniz anaları, öbürü ise deniz kıyısındaki çok sayıdaki yerleşim birimleriydi. Bu deniz anası cinsinden yaratıklardan biraz söz etmek yerinde olur: Bir futbol topu ya da ondan daha büyük çapta olup bir mayine benzeyen ve deniz yüzeyini binlerle kaplayan bu hayvanların rengi domates kırmızısı. Tam tepe ve orta noktalarında ise siyah renkte bir daire biçiminde kabarık bir bölümleri var. Tüm Patras ve Korint Körfezlerini baştan başa kaplamışlar. Çok zehirli yaratıklarmış. İnsana değdiklerinde ölümüne bile neden olabiliyorlarmış. Bu nedenle her iki körfezde de yüzülemiyor. Söylendiğine göre bu hayvanlar biraz sonraki hedefimiz olan ünlü Korint Kanalı'nı geçip Ege Denizi'ne geçecek olurlarsa tüm Ege Denizi'ni doğal bir felaket bekliyormuş. Böyle olmamasını dilemekten başka elden bir şey gelmiyor.

Bu arada "Sancak Lines" adlı Türk Firmasının gemisi iskelemizden bize ters yönden geçti. Kendisine hemen telsiz çekerek iyi yolculuklar diledim ve Korint Kanalı'nın açık olup olmadığını sordum. Geminin kaptanı, "Korint Kanalı açık. İyi yolculuklar. Allah selamet versin." diyor.

Korint Kanalı geçişi başlı başına bir olay. Bunu biraz ayrıntılı olarak anlatmak gerek: Korint Körfezi'ndeki yelken-motor 90 0 yönündeki Gece seyrinden sonra, karanlıkta saat 22:30'da Kanalın ağzındaki büyükçe limanda olduk. Kanal kapaklarının açılmasını alargada (dışarıda hazır bir durumda) bekliyoruz. Kapakların ne zaman

açılacağını kimse bilmiyor. Bir keresinde Edip 3 saat kadar bekledikten sonra kanalın açılmayacağını tahmin edip -bu öngörüsü sonradan haklı çıkmış- tüm Mora Yarımadası'nı dolaşarak, yarımadanın en güney noktası ve denizcilerin karabasanı Matapan Burnu'nu döndükten sonra (bu burnu ben de "Meltem & Deniz III"ü Kuzey Denizi'ne götürürken dönmüştüm) Türkiye'ye gitmiş. Bu arada küçük istimbotuyla bir kanal ilgilisi gelip ilerde alargada duran büyük bir şilepin peşine takılıp biraz sonra açılacak olan kanala girebileceğimizi bildirdi. Orada beklerken tornistan manevrası yapan bir kosterin kıçtan bize bindirmesinden kılpayı kurtulduk. Bu çatışmayı ancak çok atik davranarak önleyebildim Yarım saat kadar daha bekledikten sonra saat 23:00'de oradaki büyük şilepin peşinden Korint Kanalı'na girdik.

Korint Kanalı 1881-1893 yılları arasında yapılmış. Boyu 6.300 metre, derinliği 8-9 metre, eni ise 23 metre. Yapılışı sırasında 450 kişi yaşamını yitirmiş. Adriyatik Denizi'yle Pire Limanı arasını 202 mil kısaltıyor. Bizim girdiğimiz batı girişine tiyatro perdesi gibi iki yana doğru hareket eden iki metal kapının açılmasıyla giriliyor. Girişin yanları doklar, tersaneler ve benzer iş yerleriyle dolu. 2 mil kadar sonra kanalın yan duvarları, yaklaşık 25-30 metre yüksekliğinde, su yüzeyine 90 0 dikey ve oldukça düz yüzeyli, killi, kahverengi bir topraktan oluşuyor. Bu duvarların üzerinden yer yer pis sular akıyor. Geçen gemilerin atıkları ve yılların ihmaliyle Kanalın içine insanın midesini bulandıran ağır bir koku sinmiş. Aslında genel görünüm gerçekten insanın tüylerini ürpertiyor. Kanal sanki lanetlenmiş ve alın yazısına terkedilmiş bir kanalizasyon borusuna benziyor. Bu görüntü gece olması nedeniyle daha da etkileyici. Kanalın içi çok seyrek yerleştirilmiş loş sarı lambalarla ışıklandırılmış. Yunanistan'ın en önemli bir su yolunun bu denli ihmal edilmiş olmasını doğrusu ne ile açıklamak olası, bilmem? Bu durum herhalde Yunanistan'ın 20 yıldır bir Avrupa Birliği ülkesi olmasıyla açıklanamaz. Kanalın yarısından çoğunu geçtikten sonra dikey yan duvarlar 40 metrelere kadar erişiyor ve kanalın iki yakasını yukardan köprüler birleştirmeye başlıyor. Bu köprülerin arasında tren, yaya, karayolu hatta otoyol köprüsü bile var. Kanalda 3-4 mil hızla seyredebiliyoruz, çünkü öndeki büyük şilep uskur suyunun gücüyle bizi epeyce önlüyor. Aslında bu akıntıya karşı teknenin başını sabit tutmak bile güç. İskele ve sancak yanlarından 3-4'er metre su açıklığı kalan şilebi geçmemiz ise doğal olarak olanak dışı. Kanala eni 22 metreden fazla olan tekneler alınmıyor. 45-50 yıl kadar önce, o zamanlar Türk Deniz Yolları'nın en büyük yolcu gemisi olan Ankara'yı -yanlışlıkla olsa gerek22 metrenin altında göstermişler. Gemi kanalın ortalarında bir yerde sıkışıp kalmış. Tornistanla tekneyi

dışarı çıkarana kadar akla karayı seçmişler. Böylece 45 dakika sonunda saat 23:45'te, Kanalın sonuna vardık. Sancak yanımızdaki rıhtıma yanaşıp resmi daireye geçiş ücreti ödedik ve belgelerimizi onaylattık.

10 Eylül günü saat 24:00'de Atina'nın limanı olan Pire'ye doğru yelken açıyoruz. Gece karanlıkta Pire Limanı'ndaki yüzlerce geminin arasında adeta slalom yaparak sabah 5:30'da Pire'nin eski, ünlü, derbeder ve büyük Alimos Marinası'na baştan demir atıp kıçtan koltuk aldık. İki üç saat uyuduktan sonra, Pire'nin toz toprak içindeki yollarına döküldük. Param suyunu çektiğinden, bankadan para alacağım ve alışveriş edeceğiz. Önce marinanın külüstür lokantasında doyurucu bir kahvaltı ettik. Sonra bir bankadan kredi kartımla para almak için 2004 Olimpiyatı için kazılmış yollara düştük. Üç dört bankadan sorumsuzca atlatıldıktan sonra, sonuncusundan istediğimin yarısı kadar bir parayı büyük güçlüklerle çekmeyi başardım Bankalarda kötü davranışa uğradık diyemem; ancak mevzuatları çok bıktırıcı. Pire'de yolları yer yer deşmişler. Sözde 2004 yazında yapılacak olimpiyat oyunlarına hazırlanıyorlarmış. Ancak hiçbir inşaatta çalışan bir işçiye rastlayamıyorsunuz. Ayrıca yollar o kadar pis ve toz toprak içinde ki, Türkiye'nin koşullarını aramamak elde değil. Daha sonra Edip'in tanıdığı bir yelkenci dükkanına gittik. Edip oradan İstanbul Yelken Kulübü'nde optimistle yelken öğrenmeye başlamış olan 6 yaşındaki oğluna bir çok optimist parçası satın alıyor. Hepsi o kadar güzel şeyler ki, benim bile optimistle yelken yapmak için iştahım kabardı. Halk ve dükkan sahipleri özellikle 2002 yılı başındaki 'euro' para birimine geçişten sonra azmış olan pahalılık ve bununla koşut giden ekonomik durgunluktan fazlasıyla yakınıyor. Oysa Slovenya ve Hırvatistan'da iktisadi sıkıntılara ilişkin yakınmalarla hiç karşılaşmamıştık. Sanırım bunun nedeni uzun yıllar boyunca bastırıldıkları sıkı komünist ve savaş rejiminden henüz çok yeni kurtulmuş olmalarının verdiği rahatlık. Bir süre sonra Avrupa Birliği'ne girecek olurlarsa, Hanya'yı Konya'yı anlayıp Yunanlılar gibi söylenmeye başlarlar; çünkü aynı "Euro pahalılaşması" Avrupa'nın en güçlü ekonomisi ve eski Yugoslavya uluslarının dümen suyunu izlemeye epeyce alıştıkları Almanya'da bile kendini iyice hissettiriyor ve aşırı yakınmalara neden oluyor.

Üç saat kadar sonra bunaltıcı sıcaktan kan ter içinde kalmış olarak teknemize döndük. Saat 11:45'te Pire'den doğudaki Yunan Adaları'na doğru yelken açıyoruz. 7-8 mil hızla doğuya doğru seyrediyoruz; ancak rüzgar sanki günlerdir ısrarla yelken yapmamızı önlemek ister

gibi yine tam baştan bu kere gün doğusundan esiyor. Bu nedenle yelken seyrinde oldukça zorlanıyoruz. Saat 16:15'te ünlü çıplaklar kampının konuşlandığı Lavrion Adası'nı iskeleden bordaladık. Hedefimiz Mukene (Mikonos) Adası. Ancak 7 Beaufort gücüyle lodosa dirise etmiş (dönmüş) rüzgar nedeniyle yavaş ilerleyebiliyoruz. Saat 20:00'de 5-6 mil uzaklıkta sancak baş omuzluğumuzda Terme (Kithnos) Adası görülüyor. Bu arada rüzgar iyice arttı. 7-8 Beaufort esen lodos nedeniyle. Saat 20:45'te Terme Adası'nın kuzeybatısındaki harika bir koya baştan kıçtan demirliyoruz. Zifiri karanlık ve sert hava nedeniyle koyun girişini bulmak epeyce zor oldu.

11 Eylül günü sabah 6:30'da uyanıp kahvaltı ettikten ve pırıl pırıl suda yüzdükten sonra demir alıp 7:15'te güneşli ve ılımlı bir havada Nakşa (Naksos) Adası'na doğru yelken açıyoruz. Saat 10:45'te sancaktan Koyunluca (Serifos) Adası'nı bordalıyoruz. Bu Ada, üzerindeki zengin kömür madeni yataklarıyla ünlü. Saat 12:30'da sancak yanımızdan Bara (Paros) Adası'nı bordaladık. Saat 15:00'de ise 4mil sancağımızda Nakşa (Naksos) Adası görülüyor. İskele yanımızda çook uzaklarda Yunan Hükümetince üzerinde Kürdistan İşçi Partisi (KİP biçiminde kısaltılması gerekir) PKK militanlarının eğitildiği adayı hayal meyal görüyorum sanki.

Hava epeyce kalmıştı. 10 mil kadar ilerde sancak baş omuzluğumuzda Hacılar (Denusa) Adası açıkça seçiliyor. İskele baş omuzluğumuzda ise dürbünle Cem Uzan'ın "Frequency" yatını görüyorum. Edip bu yatin tahlisiye motorbotunu Fransa'dan Bodrum'a getirmiş. O da teknenin "Frequency" olduğunu onaylıyor. Bunun üzerine yata iki İngilizce bir Türkçe telsiz çektim. Hiç birine yanıt alamadım Böyle olması hiç de yadırganacak bir durum değil. Saat 18:30'da Hacılar Adası'nın kuzeyindeki kayalar içindeki şahane koya girdik. Baştan demir atıp kıçtan ise jet ski yapan bir gezginin yardımıyla kayaya koltuk aldık. Deniz suyu öylesine billur gibi ki, atlayıp yüzmeden edemiyoruz. Edip akşam yemeği için ahtapot yakalamaya çalıştı ama ne yazık ki bulamadı.

12 Eylül günü saat 6:00'da pırıl pırıl sularda bir kez daha yüzdükten sonra demirimizi alıp Hacılar Adası'ndan ayrıldık. Yunanca adlarının soneki "-os" olan bu adalar grubu "Kikladlar" adını alıyor. Kikladlar'ın Egenin makus aliıyazısı olan depremlerden nasibini iyice aldığı her vesileyle belli oluyor. Bunun en somut örneklerinden biri saat 7:30'da iskeleden bordaladığımız ve adını haritada bile saptayamadığım koca

bir kaya parçası. Denizin bağrından göğe doğru yükselen bir hançer gibi duruyor yerinde. Depremin sarsıntısıyla devrilirken dümdüz yontulmuş yalçın yüzeyleriyle, tarih boyunca buralarda oluşmuş tektonik herc-ü merc-i anıtlaştırmış, eğikçe duran bir Mısır piramidi sanki. İrilik olarak da piramidlerden pek farklı değil. Yalçın yüzeylerinden dolayı üzerine en yırtıcı kuşların bile konması olanaksız. İnsanın tüylerini ürperten heybetiyle bence kaya ancak üzerindeki üç yüzeyine de "Birleşmiş Milletler'ce"şu iki kelimenin "Tanrı kadirdir!"in İngilizcesinin "God is almighty!" büyük harflerle kazılarak yazılmasına yarayabilir. Böylece bizim gibi önünden geçme yürekliliğini gösteren ya da gösteremeyen tüm insanlığa anlamlı bir mesaj verir diye düşünüyorum. Yeri gelmişken Tanrı'ya inanmayanlara bir çift sözüm var:

"Eğer ona inanmak istiyorsanız bir tekne ile o "Kayanın" önünden geçin. İnançlarınızda hala bir değişiklik göremiyorsanız, bu sizde bir eksikliğin bulunabileceğini gösteren anlamlı bir bulguya bağlı olabilir!"

4 gücündeki rüzgarla motor-yelken 94 0'ye doğru ilerliyoruz. Yerel saatle 14:00'te iskelede Leryoz (Leros) sancakta Kelemez (Kalimnos) Adaları'nın arasındaki dar boğazdan geçtik. Hava epeyce sakin. Bu nedenle 10 mil kadar sancağımızda görünen ve Türkiye ile Yunanistan arasında önemli bir krize neden olan Kardak Kayalıkları açıkça seçiliyor. 15 mil kadar pruvamızda ise Bodrum Yarımadası görünmeye başladı.

Saat 15:00'te tekneyi kış için bırakmak istediğim Port Yalıkavak Marina'ya vardık. Bu marinayı tek kelimeyle açıklamak gerekirse "mükemmel" demekten başka sözcük aklıma gelmiyor. Henüz daha tam bitmemiş olmasına karşın yapılmış olanlar -ki işin % 85'i bitmiş sayılır- hiçbir masraftan kaçmadan gerçekleştirilmiş. Krom koç boynuzlarından en iyi ahşaptan yapılmış pontonlarına, en iyi nitelikli su-elektrik ve telefon dolaplarından en lüks mağazaların ve lokantaların bulunduğu çarşısına kadar her şeyiyle dört dörtlük. Çevrenin tek mega yat limanı olarak gösteriliyor. Yüz tonluk vinçiyle en büyük yatları ağırlayabiliyorlar. Üstelik teknik servisi de kusursuz. Oraya yanaşır yanaşmaz vardavela (güverteyi çevreleyen korkuluk) ve hidrofordaki bozuklukları, şıp diye onarıverdiler. Ben Bati ve güney Avrupa marinalarında böyle mükemmel çalışan bir teknik servise alışık olmadığımdan, şaştım kaldım bu işe doğrusu. Üstelik palamar

düzenekleri de övgüye değer. Marinaya girer girmez iyi yetişmiş elemanların şişme botla gelip ipinizi almaları ve yardımda bulunmaları çok olumlu özellikler. Ben Kuzey Denizi'nde, hatta Akdeniz'de, girdiğim ve kaldığım marinaların hiçbirinde böyle bir ağırlamaya alıştırılmadım gerçekten! İşte tüm dünyada "Türk konukseverliği" diye ünlenmiş haslet de bunun ta kendisi değil mi?!

Marinada karşılaştığım tüm bu güzelliklere karşın, bu unutulmaz lezzetteki güzel deniz gezimizin öyküsünü, yine yüce ozan Yahya Kemal'in "Açık Deniz" şiirinden aldığım şu görkemli dizeleriyle bitirmeyi yeğliyorum:

"Ruhunla karşı karşıya kaldım o med günü,

Şekvanı dinledim, ezeli muzdarip deniz!

Duydum ki ruhumuzla bu gurbette sendeniz.

Dindirmez anladım bunu hiçbir güzel kıyı;

Bir bitmeyen susuzluğa benzer bu ağrıyı."

Karaya çıktıktan sonra Sevil Hanım'ı Bodrum'dan otobüsle İstanbul'a uğurladık. Edip ise bir yelkenliyi İstanbul'a götürmek üzere yola koyuldu. Her ikisiyle de pek dostca el sıkışarak ayrıldık.

Artık yine yalnız kalmıştım. Gece teknede rahat bir uyku çektikten sonra ertesi sabah yat limanının bürosuna gidip birkaç ilgiliyle tanıştım ve gerekli formaliteleri tamamladım. Bürodakilere kahvaltı edebileceğim bir yer olup olmadığını sorduğumda, Marina'nın içindeki çarşısında biraz ilerdeki bir kafe-restoranı gösterdiler. Orayı ararken bir şezlongda uzanmış pek alımlı afet bir hanım gözüme ilişiverdi. Kendisi birden bana:

"İyi günler, bir şey mi aradınız?" diye bir soru yöneltti. Ben de birden Şaşırıp:

"Şe-şey, affedersiniz Hanımefendi, ama sizi birden çı-çıkaramadım"

demişim!

"Tabii çıkaramazsınız, sizinle daha önceden tanışmıyoruz ki, ama galiba bir şey arıyorsunuz?" dedi.

Bu dakika bir, gol birin etkisinden biraz olsun kurtulabilmek için: "Bakın hanımefendi, yelkenliyle Slovenya'dan geliyorum. 16 gündür denizlerde yoldayım. Acaba bir yerde bir kahvaltı edebilir miyim diye düşünmüştüm?" mealinde bir şeyler mırıldanmışım.

Bu pek alımlı ve çekici hanım uzandığı şezlongundan yavaşça şuh bir edayla doğruluverdi. Çok şık ve daracık bir bluz-pantolon giyinmişti. Otuz beş kırkında ancak vardı. Kendine güvenen bir edayla: "Peki öyleyse benimle gelin" dedi, ve birlikte bir yere doğru gitmeye başladık.

Ya bu hanım gerçekten çok alımlı ve çekiciydi, ya denizin tuzunun açıklanamaz gücü beni enikonu tutsak etmişti ya da ikisi birden. Birlikte sanırım sahibesi olduğu kafe-restorana girdik. Burası gerçekten çok şık döşenmişti. Köşede "merhaba, merhaba" diye gelenleri karşılayan rengarenk ve büyük bir papağan tünemişti. Restoranın duvarlarında çok şirin yöresel hediyelik eşyalar satışa sunulmuştu. Her taraf büyük bir özen ve zevkle tasarlanmıştı. Bu her davranışıyla pek zarif hanıma:

"Burası sizin mi?" diye sorunca:

"Evet" diye yanıtladı. Bunun üzerine:

"Döşenişi de gerçekten çok güzelmiş. Acaba bir dekoratör mü tasarladı?" diye sordum. Meydan okur bir edayla:

"Hayır ben kendim yaptım" dedi. Sonra hemen yardımcısına dönüp:

"Beyefendiye ne istiyorsa en iyisinden hazırla. Nerede isterse, orada

yemesini sağla" diye emrederek, gösterdiği ilgiye hayranlık dolu bakışlarım arasında, kendine özgü alımlı kırıtışıyla restorandan çıktı gitti!

Ben yardımcısına dışarıda yemeyi istediğimi söylemiştim. Dışarıdaki bahçe nefis çimenlerle bezenmiş, Mısır'dan özel olarak getirtilmiş palmiye ağaçları ve yörenin çamlarıyla süslenmişti. Zümrüt yeşili çimenlerin üzerinde, sonradan restoran sahibesi tarafından evcilleştirilmiş olduğunu öğrendiğim beyaz bir tavşan, korkusuzca koşuşuyor ve hiç güçlük çıkarmadan bana kendini sevdiriyordu! Kafe-restoranın sahibesi hanım ise biraz uzaktaki şezlonguna uzanmış içkisini yudumluyor, ara sıra yanıma gelip, başka bir isteğim olup olmadığını soruyordu. Böylesine candan bir konukseverliğe alışkın olmadığımdan ne diyeceğimi şaşırmıştım. Bir gelişinde kendisine ister istemez şunları söylemişim:

"Hanımefendi ben pek katı kuralların uygulandığı "cilalı komünizm" devrini yaşayan bir batı Avrupa ülkesinden geliyorum. Oralarda böyle sıcak ilgi görmeye pek alıştırılmadım. O nedenle gösterdiğiniz ilgiden gerçekten utanıyorum. Lütfen beni daha çok şımartmayın!" Bu sözlerime yalnızca şuh bir gülücük ile yanıt verdi ve o sırada fıskiye ile çimenleri sulayalım derken kazara ikimizi sulamaya başlamış bahçıvanlara:

"Lütfen dikkat edin, bakın beyefendiyi ıslatıyorsunuz" diye nazik bir edayla çıkıştı. Bunu duyan bahçıvanlar anında fıskiyeyi ayarlamışlardı bile. Çevrenin manzarası ise gerçekten sözlerle tanımlanamayacak kadar güzeldi. O gün o cennet gibi yerde, kuş sütünden başka her şeyin bulunduğu, hayatımın en güzel kahvaltısını yedim ve tüm yol yorgunluğumu attım desem, durumu hiç de abartmış sayılmam.

Aynı yere öğlen yemeği için gittiğimde, restoran sahibesinin marinanın içindeki plajdan denize girmeye gitmiş olduğunu öğrendim, ama restoran çalışanları bana sabahki ilgiyi aynen gösterip, tadı hala damağımdan silinmeyen enfes bir öğlen yemeği sunmuşlardı.

Daha sonra marinaya gelen kadim arkadaşım eski yelkencilerden ve Marmaris Ada Ağzı Koyu'nda deniz kıyısındaki görkemli turistik tesislerin sahibi Mehmet Zafer Işık, eşi Tülin ve benimle

şakalaşmaktan hiç geri kalmayan periler gibi güzel kızı Deniz'le *[Mehmet bu adı kızına hangi akla yelken olup koymuş bilinmez. Bkz. "Deniz Yüce Bir Addır" adlı öykü)]* buluşup, kendimize yakında bulunan deniz kenarındaki bir lokantada, tadını unutamadığım bir balık ziyafeti çekmiştik.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

İSTANBUL'UN TÜM KÖPEKLERİ ADALARDA

Bu kitaptaki öykülere kişisel olarak yaşamadığım tek öykü olmasına karşın, 1996 yılının Ağustos ayında aramızdan sessizce 96 yaşında ayrılan Muammer Tuksavul Bey'in Almanya'da yayınlanmış "Eine Bittere Freundschaft" (Acı Bir Arkadaşlık) adlı görkemli özyaşam öyküsünden (otobiyografi) anlattığı bir öyküyle başlamak istiyorum. Bu başlangıcı Sayın Tuksavul'un yaşadığı bir öyküyle yapmamın iki önemli nedeni var: Birincisi ne yazık ki yalnızca adını verdiğim kitabından tanıma fırsatını bulabildiğim bu büyük adamın aziz ruhunu şad etmektir. İkinci nedenim ise yelkenciliğe tutkun, tüm 20. Yüzyılın tanığı bu saygın kişiliğin İstanbul Yelken Kulübü'ndeki -başkanlık dahil- ve Açık Deniz yat Kulübü'ndeki çalışmalarını çağrıştırıp, anılarını belleklerde canlandırmaktır. Buna ek olarak yarım yüzyılda görkeminden bir şey yitirmemiş ve dünya klasikleri arasına girmiş, Muammer Bey'in kendi isteğine uygun olarak Ahtar Beşpınar tarafından yapılmış, ahşap "ketch'i" "Lilli II"nin gerçekleştirdiği yarış ve gezilerini anımsayacak eskilerin anılarının tazelenmesini istememdir.

Muammer Tuksavul'un "Eine Bittere Freundschaft" adlı Econ Verlag (Basımevi), Düsseldorf, Wien (Viyana) tarafından 1985 yılında basılmış bir toplumbilim, tarih, etnoloji, ve etnografya başyapıtı olan bu özyaşamöyküsünden söz etmeyi, kitaba olan sevgi ve saygı bağlılığımın bir borcu sayıyorum Kitap 1980'li yılların ikinci yarısında Almanya'da zaman zaman "best-seller" olmuştur. Eşsiz değerdeki bu yapıtın Türkçe çevirisini birkaç dostum "Acı Bir Arkadaşlık" adıyla Türkçe'ye çevrildiğini ve galiba Yapı Kredi Yayınları'ndan yayınlandığını söylemişlerdi ama tüm aramalarıma karşın hiçbir yerde bulamadım.

Bence kitap öncelikle Almanya'da yaşayan her Türk'ün elinden düşürmeden okuması gereken pek gerçekçi, 20. Yüzyılın bilimsel bir incelemesi ve öyküsüdür. Özellikle Türk ve Alman uluslarının toplumbilimsel, etnik ve etnografik yapılarının, tarihin akışı içindeki ilişki ve evreleri, kitapta büyük başarıyla ortaya konup titizlikle irdeleniyor. Tüm neden-sonuç ilişkileri, çözümleyip birleştirici bir yöntemle Muammer Bey'in özyaşam öyküsünün akışı içinde

yoğrularak okuyucuya pek ölçülü ve bilimsel düzeyde sunuluyor. Kitabın adından da anlaşılacağı gibi, iki ülkenin ilişkilerinin çelişkililiği ve tek yanlılığı mükemmel bir üslup ve çözümleyici birleştirmeyle okuyucuya sunuluyor. İki toplum arasındaki çeşitli zıtlıklar, neden-sonuç ilişkileri doğrultusunda objektif olarak irdeleniyor. Almanya'daki Türk insanının "maküs talihi", pek gerçekçi görüş açılarından ele alınıp, çözümlere ulaştırılıyor.

Türk kültürü için böylesine önemli bulduğum bir yapıtın, Türkiye'de hiç tanınmamasına karşın, saklı ama gerçek yüzünü açığa vurduğu Almanya'da "best-seller" düzeyine yükselmesi üzerine geniş çaplı incelemeler ve tartışma oturumları yapılabilir ve yapılmalıdır. Ancak kitabımızın amaç sınırlarını aşmamak dürtüsüyle, bu yorumları okuyucularıma bırakıp, Muammer Bey'in kitabından alıntılamak istediğim ilginç öyküye geçiveriyorum: "1910'lu yılların başında nüfusu yarım milyon kadar olan İstanbul'da, 20.000-25.000 kadar sahipsiz köpek yaşarmış. Kent için çok ciddi bir sorun haline gelen bu hayvanların ortadan kaldırılması için kalkışılan çok sayıda girişim, kent sakinlerinin şiddetli tepkileriyle sürekli olarak önleniyormuş. En sonunda zamanın şehremini (Belediye Başkanı) seçilen Prof. Dr. Cemil (Topuzlu) Paşa'nın girişimleriyle padişah, hükümet ve din adamları ikna edilerek, bu dayanılmaz probleme bir çözüm bulunur (Sayın Tuksavul'un kitabından naklen anlattığım bu öyküyü, olayların görgü tanıkları olan ve onun yaşıtları olan rahmetli babam Prof. Dr. Suat İsmail Gürkan'dan ve Cemil Paşa'nın cerrahi öğrencisi rahmetli amcam Ord. Prof. Dr. Kazım İsmail Gürkan'dan da, ayrı ayrı dinlemiştim). Köpeklerin erkekleriyle dişilerini birbirinden ayırıp, cinslerden birini o zamanki adıyla Hayırsız (Sivri) Ada'ya, öbürlerini ise Yassı Ada'ya yerleştirmeye karar verilir. Hayvanların ölene kadar sürekli ve düzenli olarak beslenmeleri de koşula bağlanır. Böylece insancıl ve günah olmayan bir çözüm yolu bulunduğunda birleşilir.

Köpekleri toplama işini Türk vatandaşları üstlenmek istemediğinden, halkın yoğun direncine karşın eylemler Çingene vatandaşlar tarafından yerine getirilir. Bir geceyarısı başlatılan geniş kapsamlı girişimlerle, köpekler uzun sopalar, kıskaçlar, kement ve çuvallarla, kağnı arabalarına yerleştirilmiş büyük tahta kafeslere doldurulmaya başlanırlar. Kafesler dolduktan sonra köpekler arabalarla sahillere taşınıp, orada hazır bekleyen takalarla Hayırsız ve Yassı adalara götürülürler. Tarihin bu tek kerelik köpek sürgünü haftalar boyunca sürdürülür.

Bu kargaşada köpek havlamalarından ve ulumalarından o zaman 11 yaşında olan Muammer Bey ve ailesi dahil kimseciklerin gözünü uyku tutmaz. Kent halkı köpeklere acıdıklarından türlü tepkiler gösterirler. Kadınlar ve çocuklar bu sürgünün hayvanlara karşı işlenen bir eziyet ve dolayısıyla günah olmasından dolayı, günlerce göz yaşları dökerler. Hayvanları gizlemenin hapisle cezalandırılacağı açıklanmasına karşın, birçok kişiler köpekleri saklayıp tutukevlerine girerler. Ancak içeri girenlerin sayısı o kadar çoktur ki, sürgün bittikten hemen sonra, ceza evlerindeki yersizlikten tutukluların hepsi serbest bırakılır.

Alınan kararlara uyularak önceleri köpeklerin beslenmesi düzen ve titizlikle yapılırsa da, o sırada İstanbul'un geçirdiği önemli yangın, Trablus Savaşı, taşra ayaklanmaları ve Balkan Savaşı gibi önemli felaketler, köpeklerin daha uzun süre beslenebilmelerini önler. Bunun sonunda hayvanlar birbirlerini parçalayıp yiyerek, ömürlerini feci koşullarda noktalamak zorunda kalırlar."

Bu köpek sürgününü 11-12 yaşlarında günü gününe yaşamış olan Muammer Bey, Almanya'daki lise, iktisat ve kimya mühendisliği öğrenimlerinden yurda döndükten sonra özel yapım 18 metrelik ahşap "ketch" yatı "Lilli II" ile Marmara Denizi'nde gezerken trajedinin denizde geçen bölümünü, yerel balıkçılar kendisine şöyle anlatırlarmış: "Bazı köpekler, iri ve güçlü avcı köpeklerinin kılavuzluğunda sürüler halinde denize atlayıp, 3-6 mil uzaklıktaki Kınalı, Burgaz, Heybeli ve Büyük adalara yüzmeye çalışmışlar, ama hemen hepsi boğulmuş. Hayvanlardan pek azı yüzerek adalara varmış, denizden balıkçılar tarafından kurtarılıp devriyelerce yakalanmaktan korunmuşlar."

1980'li ve 90'lı yıllarda bile Marmara Denizi'nde "Meltem & Deniz II ve III" adlı teknemle gezdiğimde tanıştığım bazı balıkçıların dillerinde konuyla ilgili nesilden nesile aktarılmış benzer öykülerin dolaştığına ben de tanık olmuşumdur.

Muammer Bey'in aktardıklarından anlaşıldığına göre, "İstanbul halkının o yıllarda bu sürgün adalarına "Hayırsız Adalar" adını vermesinin nedeni, hayvanlara bu eziyetin yapılmasından kaynaklanmaktaymış. Halkın inancına göre, yeni hükümetin bu günahı, cezasız kalmamış, çünkü İstanbul'u harabeye döndüren ünlü

yangın faciası, Tanrının bu köpek sürgününe karşı verdiği bir ceza imiş." Oysa sonradan yangının nedeninin, bu batıl inanış yerine, dış odaklı bir suikast olduğu kesinlikle sabit olmuştur!

Her nedense, 20. yüzyılın ilk üç çeyreğinde, sözü geçen bu iki adacık, üzerlerinde işlenen politik idamlardan tutun da koca kentin çöplerine depoluk etmek gibi hep hayırsız ve uğursuz işler için kullanılmışlardır. Sevindirici olan ise adaların bugünkü durumlarıdır. Günümüzde Sivri Ada, şirin limanıyla yatçılara mükemmel bir dinlenme barınağı sağlamaktadır. Yassı Ada ise dalgıç okullarına ve yatçılığa hizmet vermektedir. Umarız bu barışçıl ve dingin durumları söylentilere uygun biçimde otelcilik ve turizme hizmet şeklinde geliştirilerek sürer de, yeni hayırsızlıklara aracı edilmezler.

KAÇIN DOKTOR GELİYOR

Yelkenlim "Meltem & Deniz I" ile Hollanda'da ilk yelken yaptığım yıllarda (1977-1986), en uzun süreyle kaldığım yat limanı IJsselmeer'in en iyi marinalarından biri olan (en pahalısı olduğundan kuşkum yok) Lemmer'deki "Friese Hoek" idi. Örneğin iskeleleri tıpkı bizim Ataköy Marina'dakiler gibi idi ve Hollanda yapısıydı. Ancak gariptir, içinde 980 yelkenli-yat barındıran bu marinanın, sahip olduğu denizcilik açısından iyi liman düzeni yanında, örneğin iki lokma bir şeyler atıştıracak ufacık bir lokantası bile yoktu. Çok şükür bu Marinaya otomobille 5-10 dakikalık mesafedeki bir çocuk oyuncağı gibi süslü püslü, cicili bicili, düzenli temiz ve lüks bir denizci kasabası olan Lemmer'de, lokantanın her türlüsü bulunurdu da, aç kalmazdık. yat limanının bu zaaflarını ilgililere ne zaman söylesem, yüzüme bön bön bakıp, anlamamazlıktan gelirlerdi.

Türkiye'deki marinalarla gerçekten övünebiliriz. Doğal olarak hepsi ile değil, çünkü bazılarına tekne değil köpek bağlasanız, ipini koparıp kaçar. Lokantalarıyla, çarşısıyla, spor merkezleriyle, helikopter alanlarıyla, güvenlik güçleriyle, insanlarının iyi davranışlarıyla, liman çevresi kuruluşlarıyla, vb. ayrıntılarıyla bir Ataköy Marina'nın, bir Amiral Fahri Korutürk Marina'nın, Setur yat limanlarının, Marmaris, Kuşadası, Bodrum, Yalıkavak marinaların vb.'nin eşdeğerlerini Kuzey ve Baltık Denizlerinde bulmak hemen hemen olanak dışıdır. Bu vesileyle örneğin uzun yıllar teknemle kaldığım, Ataköy Marina'nın Mimarı Hayati Tabanlı Beyin, Marina'nın yapımında gösterdiği büyük başarısından dolayı, burada adından söz etmeyi ise bir minnet borcu sayıyorum Yukarda adını verdiğim beş çıpalı marinalarımıza eşdeğerde olanlarını ancak Akdeniz'de, "Cote d'asure'de", İtalyan Rivierası'nda ya da Yunanistan'da, iki elin parmaklarını geçmeyecek sayılarda bulabiliriz.

Lemmer'in iki kişisinden biri yelken sporunda ya olimpiyat, ya dünya ya Hollanda şampiyonu ya da okyanusları yelkenle geçmiş kimselerdir. Bu nedenle bu spor dalında pek iddialı olan Lemmer'de, üstelik dünya çapında birçok tekneyi barındıran oraların en sayılı yat limanında, yelkencilikte değil adını duyurmak, işi orta halli olarak idare etmek bile kolay bir iş değildir. Buna karşın her ne hal ise beni tüm Lemmer ve "Friese Hoek"ta tanımayan pek yoktu diyebilirim Nasıl mı? "Doktor aşağı, Doktor yukarı," diye!

Bu şöhreti herhalde yelkenlimin bayrak gönderinde sürekli gururla taşıdığım yıllar boyu Kuzey ve Baltık denizlerinde özel yatlarda gördüğüm tek Türk bayrağıma ve teknemin çocuklarıma da ait olan adının "Meltem & Deniz I" anlamına borçluydum. Bu adın anlamını oralarda anlayacak İstanbul'da 3-4 yıl çalışmış ve iyi Türkçe bilen Hallberg-Rassy 52 sahibi Hans van Rosema adındaki Hollandalı bir dostumdan başka ne yazık ki, kimselere rastlamamıştım Meğer anlamı yörede gizemli olduğunu sandığım bu adın gizi, muhtemelen Hans'dan kaynaklanarak çoktan çözülmüş, çevredeki binlerce tekne sahibine ve denizcilere hatta tüm kasaba halkına kulaktan kulağa tatlı bir meltem gibi yayılmışmış. Doğaları gereği duygularını açıklamakta pek temkinli olan oralıların tutumlarından sezebildiğime göre, hem yelkenlime hem de çocuklarıma taktığım "Meltem" ve "Deniz" adlarının anlamı oralılar arasında çok sempati toplamış. Çünkü çocuklarımı daha birkaç aylıkkenden beri teknemde bulundurup denizci yetiştirmem çok takdir görüyor, ve çocuklarımla teknemi bir çok anlamda özdeşleştirmem çok olumlu bulunuyormuş. Ayrıca bayrağımın özgünlüğü de bu olumlu etkide önemli bir etken oluyormuş. Bu hayranlık sonucunda kasabadaki dünyanın değişik ülkelerinden gelmiş bir çok kişi, bu iki öz Türkçe sözün ("Meltem" ve "Deniz) anlamını öğrenmişler bile.

O zamanlar "Meltem & Deniz I" 1975 model bir Dehler Optima-92 idi. Seyir sırasında su tutmasını önlemek için katlanır bir uskuru vardı. Radar dışında zamanına göre hemen her türlü teknik olanağı bulunan bu pek güzel ve denizci yelkenlinin katlanır uskuru nadir mahzurlu yönlerinden biriydi. Bu nedenle tornistan komutlarını öylesine gecikerek dinlerdi ki (hele bir de akıntı kıçtan bindirdiğinde ve marinanın içinin yer darlığı nedeniyle), teknenin kontrolü bazen olanaksız oluyordu. Bu nedenlerden dolayı "Meltem & Deniz I"i birkaç komşu tekneye önemli zararlar vermeksizin de olsa, bir iki kere bindirmiştim Giderek çarptıklarımdan özür dileyecek yüzüm de kalmamıştı. Çünkü mizaç olarak olağanüstü soğukkanlı ve mükemmeliyetçiliğe düşkün olan oralı insanlara her keresinde:

"Kusura bakmayın, yine katlanır uskurdan oldu; tekneyi karaya ilk çıkardığımda bu uskuru değiştirteceğim" dediğimde yüzüme hem kızgınlık hem de istihzayla bakıp, durumu hoşgörüyle karşılamaya gayret ederlerdi. Ben de verdiğim sözü elimde olmayan nedenlerle bir türlü tutamamamın ezikliğini yaşardım Herhalde limanda

ünlenmemin bir nedeni de bu olsa gerekti.

Bir gün ailece yorucu bir yelken törnünden geri döndüğümüzde, her zamanki gibi mil kadar uzaklıktayken liman ilgililerince teşhis edilmiştik. Tekneyi mendireğin dışındaki göl gibi bölümün ortasına yönlendirip yelkenleri mayna ettim Bir an önce pontona bordalayıp, şöyle bir güzel dinlenmek ve atıştırmak dürtüsüyle limandan içeri daldım Bir de ne göreyim? Benim gireceğim pontonun çevresindeki 4-5 yelkenli, "kaçın doktor geliyor" diye birbirlerine yüksek sesle komutlar vererek teknelerini vira edip çil yavrusu gibi dağılıvermesinler mi? Ben de bu fırsatı kaçırmayıp, bunca yorgunluğun üzerine şiddetli akıntıya karşın, o limanda hiç yaşamadığım bir rahatlıkla pontonuma girdim ve Tanrıma şükürler olsun deyip iskeleme bağlandım. Tekneyi şöyle bir düzene koyduktan sonra iskeleye çıktım. Bir de ne göreyim? Biraz önce çil yavruları gibi dağılan teknelerin kaptanlarının hepsi geri dönmüşler, iskeleye çıkmışlar ve ellerinde bir şeylerle bana doğru seyirtiyorlar. Bana ikram edilen içkileri içip, Lemmer'in dünyaca ünlü kurabiye ve pandispanyalarını atıştırırken, dostlarıma şöyle bir iyiniyet dileğinde bulunmuştum:

"Ben limana her girişimde sizler vira edip bana her zaman böyle yol verin, çünkü bu koşullarda pontonuma yanaşmak gerçekten pek rahat oluyor!" Böylece o akşam eni konu kahkaha atma olanağı bulmuş, pontonun üstünde hanımlar ve beyler hep birlikte oralıların deyimiyle kafaları iyice sulandırmıştık.

YELKENLİDE BALIK TUTMAK

Bir uçak şirketinde uçuş pilotu ve koordinatörü olarak çalışan bir dostum, denizciliğe olan ilgisini sürekli açıklar, benimle bu konuları konuşmak için fırsat arardı. Ben de ona uçuculukla ilgili sorular sorup, denizciliğe çok benzeyen bu branşla ilgili bilgi alırdım.

Dostumun bu konuşmalarımız sırasında en sıklıkla sorduğu soru ise: "Yelkenliyle gezerken balık da avlar mısın?" oluyordu.

Ben de denizciliğe karşı olan hevesi kırılmasın diye, idare edici yanıtlarla işi geçiştirmeye çalışırdım

Bir gün sabrım taşmış olacak ki, dostumun aynı sorusuyla karşılaşınca, istençsiz olarak şu yanıtı vermişim:

"Siz havacılar uçakla uçarken, pencereyi açıp kuş avlar mısınız?!"

DENİZ VE HANIMLAR

Ünlü besteci George Gershwin'e katıldığı bir kokteyl partide bir Kontes: "Sizden ricam piyano yorumumu değerlendirmenizdir" der, ve repertuarında en iyi bildiği bir Chopin noktürnünü kendince döktürür. Resital bitince Kontes besteciye sorar: "Yorumumu nasıl buldunuz Bay Gershwin?" Besteci nazikçe:

"Güzel" diye yanıtlayarak durumu idare eder. Bu yanıttan yüreklenen kontes bu kez besteciye ikinci ve can alıcı sorusunu yöneltir: Sayın Gershwin, piyanomun üzerine ünlü bestecilerden birinin büstünü "koymak istiyorum, acaba kimi önerirsiniz?" Besteci hiç tereddüt etmeden: "Beethoven'inkini koyun" diye yanıt verir.

Başka bir toplantıda gazeteciler Gershwin'in çevresini sarıp kontese neden bunca besteci arasından Beethoven'i salık verdiğini sorunca, besteci şu yanıtı verir:

"Çünkü Beethoven duyma özürlüydü de ondan!"

Ben de bir gün Almanya'da bir hanımlar toplantısına denizcilik öykülerimi anlatmak için davet edilmiştim. Toplantının bir yerinde hanımlardan biri bana şu soruyu yöneltti:

"Doktor Bey, teknenize ne tür hanımları almayı tercih edersiniz?" Gershwin'in fıkrasından esinlenerek, birden istençsiz olarak şu yanıtı vermiştim:

"Hem güzel, hem de görme ve konuşma özürlü olanlarını."

Bu yanıtımın hanımların cesaretini küçümsediği gerekçesiyle, salondakiler hop oturup hop kalkmaya başlamasınlar mı? Birden, "Efendim nerede kaldı kadın-erkek eşitliği?" diye sloganlar filan atılmaya başlandı! Ben de bu protestolardan kendimi şöyle kurtarmıştım:

"Kadın-erkek eşitliğine hiçbir itirazım yok, sevgili hanımlar, ama ne çare ki, "deniz" benimle her zaman aynı fikirde olmuyor!"

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

YENGEÇ

Karadeniz'de en uygun yat limanları, Türkiye'nin tüm kuzey kıyıları boyunca 30-35 mil aralıklarla bulunan balıkçı barınaklarıdır (bkz. Annan, D. ve A.: Cruise The Black Sea. Baskı: Ataköy Marina, Aralık 2001). Bir gün dinlenmek amacıyla bu barınaklardan birine girmiştik. Karnımız acıktığından güzelce bir şeyler yemek istiyorduk; ancak teknede yiyecekler suyunu çekmişti. Karada ise doğru dürüst bir lokanta yoktu. Bunun üzerine bizle birlikte teknede bulunan, denizciliğin her dalında deneyimli ve yelkencilikte ise öğrencim, arkadaşım Uğur Albulak:

"Merak etmeyin ben size bir azdan yiyecek bir şeyler bulurum." diyerek mayosunu giyip, eline denizci bıçağını aldığı gibi, kıyıdaki kayaların arasında kaybolup gitti. Çocuklarım Meltem ve Deniz ve Uğur'un eşiyle birlikte "denizden Babam çıksa yeriz!" diye düşünerek Uğur'u beklemeye koyulduk. Uğur biraz sonra elleri dolu olarak geri döndü. Kayalardan çıkardığı midyeleri bir yana koyduktan sonra elindeki balık torbasından büyükçe bir yengeç çıkardı. Ağzının suları akarak ve elindeki yengeçe bakarak:

"Bunun eti ne kadar lezzetli olur bilir misin? Birazdan pişiririm yeriz" diyerek hayvanın karnını yukarı doğru döndürüp iç organlarını bana göstermek istediğini söyledi. Bu sırada yanımızdan geçmekte olan bir Fransız gezgin ailesinin 10 yaşlarındaki oğulları ise yengeçi görünce annesi ve babasına "crabe, crabe" diye seslenmekten kendini alamamıştı. Çocuğa gülümsedikten sonra hayvanın karın organlarını incelemeye koyulduk. Uğur yengeçin karın kapağını kaldırdığında gördüğüm manzara karşısında hayretten sanki dona kalmıştım! Yumurtlama dönemindeki hayvanın karın organları ve yumurtalarının görünümü ve pis kokusuyla, ameliyat sırasında hastada gördüğümüz sarkom *[Bağ dokusu kanserlerinin ortak adı. Kötü huyludur ve erken tanıyla cerrahi yoldan çıkarılmazsa genelde çektirerek öldürür]* dokularının görünümü ve kokusu inanılmaz derecede benzerdi. Kanserli dokunun kirli gri-bej rengi, doku homojenliğindeki düzensiz, karmaşık ve anarşik bozulma ile dayanılmaz pis koku, hepsi hepsi aynen hayvanın karnındaki görünüme uyuyordu. Bunun üzerine Meltem'le Deniz'i bu görüntüyü dikkatle gözleyip belleklerine iyice yerleştirmeleri için uyardım Bundan amacım yengecin karnının görüntüsünün çocuklarımın genç belleklerinden bir daha çıkmayacak

biçimde kazınmasını sağlamaktı. Çünkü biz cerrahlar klinik olarak ister benim uzmanlık alanım ağız-çene bölgesinde, ister vücudun başka yerlerinde olsun, ameliyat sırasında kanser tanısını ve bu tanıya göre hastalıklı dokuların kesip çıkarılma sınırlarını, mikroskopik tanı dşında, iki gözleme dayanarak yaparız:

Birincisi sarkomun karmaşık doku yapısıyla bejimsi-gri rengi, ikincisi hasta dokuların yaydığı leş gibi pis koku. Çocuklarımın yengeçin karnındaki bu gözlemleri özümsemelerini önemle istemiştim; çünkü bir gün pek istediğim gibi birer cerrah olur ve bu gözlemle, onlardan iyileşme uman hastalarının yaşamlarını kurtarma yüceliğinden tadarlar diye düşünüyordum

Yukarda açıklamaya çalıştığım benzerlikten çıkarılabilecek çeşitli ilintiler olduğu kanısındayım. Burada öncelikle terminoloji açısından şunu vurgulamak gerekir: “Kanser" sözcüğü Fransızca'da "yengeç" anlamına gelir ve kökenini aynı anlama gelen Latince "Kankrum" sözcüğünden alır. İtalyanca ve İspanyolca'da da durum aynı. Örneğin Latince kökenli olmayan Almanca'da bile "Krebs" sözcüğü hem 'yengeç' hem de 'kanser' anlamında kullanılıyor. Örnekleri uzatmayayım ama durum başka bir çok dünya dilinde de böyle. Demek oluyor ki kuşkusuz bir çok insan toplulukları bu tıpatıp benzerliğin farkına binlerce yıl önce varmışlar. Tıp öğrenimim sırasında bu hastalığa yengeç' adının verilme nedeninin kanser hücrelerinin vücut içinde yengeçin kol ve bacakları gibi infiltratif olarak yayılması nedeniyle olduğunu öğrenmiştim.

Ancak o gün yengeçin karnını gördüğümde nedenin yalnızca bu olmadığını anladım Önemli olan jetonun binlerce yıl sonra da olsa düşmesi! Ancak bence tüm tip alemi bir jetonun daha düşmesini hala bekliyor: Acaba neden kalp dokusu -dünyadaki çok ender birkaç istisnası dışında- vücutta sarkom oluşmayan tek bağ dokusudur? Umarım bu jetonun düşmesini de binlerce yıl daha beklemeyiz!

Denizciliğin öğreticilik özelliğinin başka hiçbir hobide olmadığı kadar zengin olduğu yukarıdaki örnekte de somut olarak görülmektedir. İşte buradan çocuklarımı neden her zaman yelken seyirlerime birlikte götürdüğümün yanıtı açıkça ortaya çıkıyor. Gerçekten hiçbir çocuk, ne coğrafyayı, ne fiziği, ne gökbilimi, ne mekaniği, ne biyolojiyi, vb. teknede öğrendiği gibi başka bir hobiden uygulamalı ve sağlıklı olarak

öğrenme olanağına sahip değildir. Aslında dünyada bazı liselerin teknelerde olmasının (Hollanda, İngiltere, Fransa, vb.) nedenlerini de burada aramak gerekir. Acaba denizlere taht kurmuş, imparatorluklar başkenti ve dünyanın en eski büyük kenti İstanbul'un böyle bir okula neden sahip olmadığı kimselerin aklını kurcalamış mıdır? Ya da hiç bir biyoloji öğretmeninin aklına, başka ülkelerdekinden çok geç de olsa, bir yengeçin. karnını açıp öğrencilerine göstererek, yukarda sözünü ettiğim benzerliği vurgulamak gelmiş midir?

TANRI CÜNÜP YELKENCİYİ NASIL TEMİZLEDİ

Zaman zaman "Meltem & Deniz III" ile Burgaz Adası'na gider, vapur iskelesinin yanındaki balıkçı teknelerinin arasına sıkışıp bağlanarak, adayı dolaşır, doğanın binbir güzellik armağan ettiği bu cennet köşeyi zevkle seyredip dinlenirim. Ancak o gün teknede bana eşlik edenlerim oldukça zıt karakterli renkli kişiler idi: Bunlar, 14 metrelik Polonya yapısı ahşap yelkenlisiyle Azak Denizi'nden kalkıp Karadeniz'i aşarak Ataköy-Marina'ya gelen Ukraynalı Gregori ve İslam inançlarına çok sıkı bağlı İstanbullu iktisatçı ve gezgin rehberi dostum Edib Eroğlu ile onun iki aşırı dindar yoldaşı idi. Gregori kendi anlattığına göre, 1990 yılından beri yelkenlisiyle İstanbul'a her yaz geliyormuş. Diyor ki:

"Çünkü İstanbul'a hayranım; her gelişimde dünyaya açılmış oluyorum." Eşi ve onun erkek kardeşi ise İstanbul'da çok iyi alışveriş yapma olanakları bulduklarından Gregori'yi bu gezilerinde hiç yalnız bırakmıyorlarmış.

İşte o gün böyle ilginç ve renkli bir mürettebatla Burgaz Adası'na vardık ve vapur iskelesinin yanındaki balıkçı teknelerinin arasına bağlandık. Karaya çıktıktan biraz sonra Öğle Ezanı okunmaya başlamıştı. O sırada sırttaki tarihi Burgaz Camisi'nin altında bulunuyorduk. Ezanı duyan Edip ve yoldaşları, camide namaz kılmak istediklerini belirttiler. Ben de: "Ben de kılarım" dedim.

İyi ama bu durumda Gregori'yi ne yapacaktık? Ona:

"Sen de gelir misin?" diye sorunca tereddüt etmeden geleceğini bildirdi. Camiye girmeden hepimiz abdest aldık. Edip ise, abdest almaya katılmayan Gregori'ye bu ritüelin anlam ve önemini açıklayan İngilizce bir nutuk çekip, kendisinin de kesinlikle alması gerektiğini söyleyince, Gregori:

"Ben temizim, buna gerek yok" diye yanıt verdi.

Kendisini iyi tanıdığım Edib'in bu yanıta iyice içerlediğinin farkına varmıştım. Zaten Edib'le Gregori arasındaki amansız din tartışmaları saatlerden beri sürüyor ve bir türlü çözüme bağlanamıyordu. İşler büsbütün tatsız bir duruma dönüşmesin diye namazda yanıma düşen Gregori'ye şu uyarıda bulundum:

"Ben ne yaparsam sen de aynen onu yap!"

Gregori, Moskova'da elektronik mühendisliği okumuş, Makayevka'da (Azak Denizi'nin kuzeyinde bir Ukrayna kenti) bilgisayar parçaları üreten dört tane fabrikanın sahibi, 46 yaşında bir Rus Musevisi'dir. Kendi anlattığına göre, doğduğu günden beri Rus olmasına karşın, ofsayda düşürülen futbolcu örneği, yaşadığı yer 1989 yılında Rusya ile Ukrayna arasında çizilen sınırın Ukrayna yanında kaldığından, birdenbire Ukrayna vatandaşı oluvermiş. Çok cana yakın, zeki, kültürlü, bilgili ve espritüel bir kişilik. Doğal olarak bu özelliklere sahip birinin, cami adabını bizlere uyarak kusursuz uygulaması pek de güç olmadı. Öyle ki, camiden çıkarken Edib'in tanıştığı imamın içimizde en düzgün namazı Gregori'nin kıldığını söylemesine neden olacak kadar! Oysa genç imam, Gregori'nin Rus olduğunu öğrenince şaşkınlığını saklayamamıştı. Gregori ise durumu şöyle açıklamaya çalışmıştı:

"Ben tüm tapınma boyunca önüme rastlayan cami penceresinden denizde demirli her biri birbirinden güzel tekneleri inceledim; bir de siz ne yaptıysanız onu yapmaya gayret ettim. Hepsi bu kadar."

Namazdan sonra doğru "Meltem & Deniz III"ü bağladığımız kıyıya inip, deniz kenarındaki lokantalardan birinde öğlen yemeği yemeğe koyulduk. O sırada kıyı müdavimlerinden biri yanıma gelerek, tipik acımasız bir liman reisi ifadesiyle:

"Tekneni yan tarafa al; su motoru (adanın suyunu anakaradan taşıyan tekne) senin yerine yanaşacak!" dedi. Çarnaçar epeyce içmiş olan Gregori'yi peşime takıp, doğru yelkenlime atladık.

O sırada güçlü bir poyraz esiyordu. Gregori'ye baş üstünde kalıp, baş

iplerini vira etmesini ve sancak yanımızdaki büyük balıkçı teknesini iyi kollamasını söyledim Motora güçlü bir tornistan verip tam iki balıkçı teknesinin arasından sıyrılacakken, akıntının itmesiyle yelkenlim sancak baş omuzluğundan yandaki büyük balıkçı teknesine güçlü bir biçimde yüklendi. Gregori cansiperane bir atılımla oraya doğru seyirtip, sancak yanımızdaki büyük tekneye tüm gücüyle abandıysa da, ani hamlesinin etkisi ve ayağının Cenova iskotasına takılması sonucu, dev gibi cüssesini tartamayıp, vardevelanın üzerinden bir ölüm taklası atarak, benimle yandaki teknenin arasından denize cumburlop gömüldü. Bunu gören çevre sakinleri kıyıya koşuşup üşüştüler. Artık her kafadan bir ses çıkıyor -doğal olarak Edib'in bas bariton sesi hepsini bastırmak koşuluyla- kıyıdaki feryat-ı figan konseri dinmek bilmiyordu. O anda rıhtımdakiler Gregori'yi görüyor, ben ise görmüyordum. Ancak şunu iyice biliyordum ki, Gregori'nin yaşamı benim soğukkanlılığıma ve becerime bağlıydı. Gerçekten bu güçlü akıntıda iki tekne arasında pestil gibi ezilmesi işten bile değildi. Her şeyi göze alıp tam yol tornistanla yelkenlimi Gregori'nin düştüğü noktadan birkaç metre uzaklaştırmayı başarmıştım. Neyse artık onu denizin yüzünde görebiliyordum Gregori gözleri fal taşı gibi açılmış bir bana bir rıhtıma doğru yüzmeye çabalıyordu. Buna rıhtımdakiler neden oluyorlar, buraya gel diye kendisini tırmanılması kesinlikle olanaksız ve çok yüksek olan rıhtıma doğru yönlendirmeye çalışıyorlardı. Ben ise kendisine "Meltem & Deniz III"ün kıçına doğru yüzmesini işaret ediyordum Allah'tan durumu çok çabuk kavrayıp can havliyle ve tüm gücüyle yelkenlimin kıçına doğru yöneldi. Attığım ipi yakaladı. Onu kolundan kavrayıp yelkenlimin kıç sahanlığından havuzluğa aldım Kamaraya girip hemen üstünü değiştirmesini söyledim. Tekneyi denize doğru biraz açarak, ona kamaradaki yedek giysilerimi verdim. Giyinmesine yardımcı olduktan sonra eski yerimizin biraz ötesine yeniden bağlandık.

Utancından sanki yerin dibine girmek üzere olan Gregori ile karaya çıkıp, sanki hiçbir şey olmamış gibi yarım kalan yemeğimize devam etmek üzere lokantaya vardık. Yemek masasındaki yerimizi aldık. Orada Edib ve yoldaşları bizi olağandışı bir soğukkanlılıkla karşılamışlardı. Tüm uğraşlarına ve tartışmalarına karşın, dinsiz (aslen Rus Musevisi) saydığı Gregori'yi, Müslümanlaştırmayı bir türlü başaramayan Edib, kaba sakalını şöylece bir sıvazladı. Edib'i tanıdığımdan olacakları sezmiştim. Büyük bir fırtınanın eşiğindeydik. Edib Gregori'yi Müslümanlaştırmak yolunda son ve ezici darbesini indirmek üzere yemek masasındaki yerinden ağır ağır ve soğukkanlılığını hiç bozmadan doğruldu. Utancından ve kahrından

ağzını bıçak açmayan, iki lokma bir şeyler yemeyi bile kendine yediremeyen, ıslaklığından ve ekim ayının soğuk bir günü olması nedeniyle hala zangır zangır titreyen Gregori'nin önüne dikilip, gözlerinin içine baka baka, pek sert bir ifadeyle ve davûdi sesini olabildiğince etkili ve hacimli bir üslupla kullanarak, İngilizce şunları söyledi:

"Namazdan önce abdest alıp temizlenmedin. Ama yüce Allah seni işte böyle temizleyerek, tüm kusurlarının cezasını gereğine uygun biçimde vermiş oldu!"

Dev gibi Gregori Allahtan bu sözlere hiç bir yanıt vermemiş, tepki olarak yalnızca acı acı gülümsemekle yetinmişti!

DENİZKIZINI NASIL AVLADIK

Akdeniz kıyılarında ailece yaptığımız bir yelkenli gezisine başlamadan önce, Göcek'te kumanyayı (tekneye alınan yiyecek) alırken, dükkandaki balıkçılık malzemelerinin bulunduğu bölümde, o zaman 12 yaşındaki oğlum Deniz, "gezi sırasında balık tutmak istiyorum" diye tutturmuştu.

"Oğlum, yelkenlide balık tutulmaz" dedimse de, ısrarlarını kıramayıp, dükkandaki balıkçılık uzmanının önerisi doğrultusunda olta takımları, rapala, (bir çeşit zoka) ve üçlü kancalar aldık. Pek cakalı bir biçimde bir balıkçılık kurdu olduğunu açıkça böbürlenerek belirten satıcının dediğine göre, çarpma ya da rapalayı teknenin 50 metre kadar gerisinden sürüklersek, kuzu gibi orfozlar, kefallar, zarganalar tutmamız işten bile değilmiş?! Deniz bu sözlere okkalı bir "vay canına" çektiyse de, ben çekimser kalmayı yeğleyip, uzmanın dediğine karşı gelinmez diye hiç sesimi çıkarmamıştım

O gün günlerden pazartesiydi. Bir gece önce Batı Almanya ulusal takımı, futbol dışındaki tüm olanakları kullanarak, 1990 Dünya Kupası'nı kazanmıştı. Final maçını Deniz'le Göcek'te deniz kenarındaki bir kıyı lokantasında dev ekranlı televizyondan izlemiştik. Maç, Roma Olimpiyat Stadı'nda oynanıyordu ve maçın son dakikalarında Arjantinlilerin aleyhine haksız bir penaltı verilmişti. Penaltının gole dönüşmesi, maç boyunca Arjantin ulusal takımına ve kaptanları Diego Maradona'ya karşı yapılan tek yanlı haksızlıkların son damlası olmuş, böylece Batı Almanya takımı maçı 1-0 kazanarak dünya şampiyonluğunu elde etmişti. Maçtan sonra Maradona'nın elleri belinde hıçkıra hıçkıra ağlaması, o gün bu gündür futbolseverlerin belleklerinden silinmedi gitti.

Maç biter bitmez ise en ön sıralarda oturan dört Alman genci, ellerinde bayraklarıyla vavelayı koparıverdiler. Bu haksız taşkınlık lokantada soğuk bir duş havası estirmişti. Birden iri yarı bir garson taşkınlığı sürdüren Alman gençlerinin yanına gitti. Onlara hangi dilde neler söylediğini bilmiyordum, ama gençler dillere destan Alman disiplini sayesinde, birden sönmüş iç lastik gibi pörsüyüp, süklüm püklüm yerlerine oturuverdiler. Hıncahınç dolu lokantadaki dünyanın bir çok yerinden gelmiş öbür seyirciler ise, tam bir sessizlik içinde

lokantanın büyük salonunu terk ediyorlardı.

Bu futbol fiyaskosunun Deniz'de uyandırdığı düş kırıklığını biraz olsun giderir umuduyla, ertesi sabah yelkenliyle yola koyulduğumuzda, Deniz'in hatırı için tüm olumsuz deneyimlerimi göz ardı ederek, sırtı takımının misinasını yelkenlinin kıç vardevelasına (teknenin güvertesinin çevresindeki korkuluk) bağlayıp rapalaya 30 metre kadar kalama verdim (bir ipi ya da zinciri boşlamak). Buna ek olarak Deniz'e sert bir ultimatom vermeyi de ihmal etmedim:

"Bana bak, bu sert havada bir de senin olta takımınla uğraşamam; tüm sorumluluk senindir" diye! Ancak ne yazık ki Deniz kendini yelkenciliğin ve çevrenin büyüleyici atmosferine kaptırıp dağıtınca, işin çığrından çıkacağı belli olmuştu.

Akşama doğru pruvamızda haritadaki, Dalaman Bükü'nün batı ucundaki, Baba Adası belirdi. Sert lodos yelken altındaki tekneyi kuvvetle kıyıya sürüklediğinden, karaya 200-300 metre uzaklıktaki adayla kıyı arasındaki boğazdan geçmekten başka çıkar yolum kalmamıştı. Boğaz'a iyice yaklaşıp, adayla anakara arasında denizde yüzen insanların bulunduğunu saptadığımda ise, 7-8 mil hızla süzülen tekneyi adanın güneyinden seyrettirmem artık gerçekten olanaksızdı. Tek çıkar yol boğazın derin olan yerinden yani adaya yakın taraftan geçmekti. Tekneyi eni konu kıyıya iten lodosa karşın, acaba yüzenlere de bir zarar vermeksizin, adaya yakın rotayı tutturabilecek miydim? Azami dikkat ve çaba harcayarak Boğazı kazasız belasız atlattım 7-8 Beaufort esen rüzgara ek olarak, denizde yüzenlerin neden olduğu tehlikeli durum, Deniz'in sırtı takımıyla ilgilenmemi tümüyle önlemişti. Zaten çocuklar ve eşim lodosun çalkamalarına dayanamayıp kamaralarda serilip uyuya kalmışlardı. Boğaz'dan çıkar çıkmaz ilk işim misinayı yoklamak oldu. Üstünde eski yükün bulunmadığını saptadım Olta takımını tekneye çektiğimde rapalanın yerinde yeller esiyordu. Acaba nereye takılıp kalmıştı, şu zıkkım zoka?

Akşamüstü Ekincik Koyu'na demirleyip koltuk aldıktan (baştan demirleyip, kıçtan karaya bağlanmak) sonra, yemek için karaya çıktık. Oralılar bize iyi bir lokanta olarak Dalyan'da bir adres verdiler. Bir taksiyle doğru oraya gittik ve hemen ırmak kıyısındaki şahane manzaralı lokantada Deniz'in sırtı takımıyla tutamadığımız orfozları ısmarladık.

Yemek sırasında birden gözüme yan masalardan birinde yıllardır görmediğim ve eşiyle birlikte yemek yiyen bir arkadaşım ilişti. Alışılmış karşılıklı sevgi ve özlem merasiminden sonra, masaların garsonlar tarafından aborda ettirilip yemeği ve sohbeti bir arada sürdürme kararı oybirliğiyle alındı. Konuşmanın bir yerinde, yazları Fethiye'de yaşayan arkadaşım "Yahu biliyor musun, bugün burada nasıl tatsız bir olay yaşandı? Bak şu masada oturan iki Alman sarışını görüyor musun? İşte onlardan yüzü bize dönük olanın kalçasına yüzerken bir zoka saplanmış, zorlukla çıkarmışlar!" dedi.

Bu sözler üzerine Deniz ile gözgöze geldik. Tam "gülme" diye işaret edecektim ki, kahkahayı basmasın mı? Arkadaşımın ağzını biraz daha araştırdıktan sonra, ona kazaya nasıl bizim neden olduğumuzu anlatınca, biraz da aldığı alkolün etkisiyle o da Deniz'in kahkahalarına fayrap katıldı.

Bu durumda gidip kızlardan özür dilemeyi kafama koymuştum. Doğru masalarına gidip kendimi tanıttım. Olanları ayrıntılarıyla anlattım. Meğer kaba etine rapala saplanan kız "windsurf"te dünya çapında dereceleri olan bir sporcu değil miymiş? Bunu öğrenince ezikliğim daha da artarak, hatamızı gidermek için kızları teknemize davet ettim. Olanları olağanüstü bir olgunlukla karşılayıp, davetimi tereddütsüzce kabul ettiler.

Ertesi sabah Deniz'le birlikte gidip onları taksiyle yelkenlimize getirdik. Yaralı kızın pansumanını teknede hiç eksik etmediğim ecza ve tıbbi araç-gereç dolabım (her teknede bulunmalı) sayesinde itinayla ilaçlayıp değiştirdim. Eşim ve çocukların gayretleriyle de kendilerine bir tekne ziyafeti çektik; gönüllerini aldık. Gösterdikleri geniş anlayış ve olgunluk sayesinde -doğal olarak bunda denizcilik bilgilerinin üstün düzeyde oluşunun etkisi büyük- işi iyice tatlıya bağladık. Böylelikle her iki denizkızıyla da sağlıklı bir dostluk kurma olanağı bulmuş oluyorduk. Yaralı olmayan kız ise yemekten sonra Meltem ve Deniz'e bulunduğumuz enfes koyda "windsurf" teknikleri öğretirken eşim ve ben de onun harika tekniğinin seyrine doyamamıştık. Akşama doğru kızlarla şu sözlerimle vedalaştık:

"Üzüntüm yalnızca sizi yaralamaktan kaynaklanmıyor. Eğer sırtı

takımımın fırdöndüsünün düğümü kolayca açılmamış olsaydı, yüzyılların düşü gerçekleşecek ve dünyanın en güzel denizkızını avlamış olacaktım. Ama böylesi daha iyi oldu; çünkü dostluğunuzu kazanmış olmam bence her şeyden değerlidir."

Yaşadığımız bu olay bana iki tane değerli nitelik kazandırmıştır: Birincisi iki denizkızının hala süren dostluklarını, ikincisi ise yelkenli kıçına bir daha sırtı takımı bağlamama alışkanlığımı...
(bkz."Yelkenlide Balık Tutmak" adlı öykü).

Bazıları bu öyküden bir sonuç daha çıkarabilir. Zavallı Diego'nun ahının hiç olmazsa bir Alman kızından bir az olsun çıktığını!

SAVARONA

Zaman zaman Boğaziçi'nin büyülü güzelliklerinin tadına varmak için, Ortaköy'deki Kitapçılar Meydanı'nın önündeki özenle inşa edilmiş minik rıhtıma yanaşır, oradan balık tutanların rıhtımı kendi malları sayıp protestolarıyla karşılaşmazsam, Batı Avrupa kentlerinin eski iç mahallelerinin nostaljik havasını koklama özlemimi gideririm

İki günden beri aralıksız ve şiddetle esen lodosla boğuşmaktan yorgun düşmüştüm Biraz dinlenmek için rıhtıma yanaştım. "Meltem & Deniz II"nin havuzluğunda oturmuş oracıktaki kitapçıdan aldığım kitabımı okuyor, arada bir de meydandaki çoğunluğu gençlerden oluşan cıvıl cıvıl insanları gözlüyordum Bir çokları arasından üçü hemen dikkatimi çekivermişti. Her hallerinden Batı Avrupalı oldukları anlaşılıyordu. lodostan karaya vurmuş balıklar gibi bu koca kentte yolları oraya düşmüş, şaşkınlık ve hayranlık içinde bin bir büyülü çekicilik dolu meydanı geziyorlardı. Bunlardan biri benim yaşlarımda (o zaman 52) eni konu iyi giyinmiş, kerli ferli bir bey, ikincisi büyüleyici güzellikte kırk yaşlarında yine pek alımlı ve pahalı giyinmiş bir afet, üçüncüsü de Türksü (turquoise) renkteki saçları lodostan uçuşmasın diye en nadide ipekten üretilmiş bir Fransız şalı takınmış, seksen yaşlarında, görmüş geçirmiş, öbürleri gibi en üst kalitede giyinmiş, gururlu ve vakur bir Avrupa hanımefendisi.

Erkek olanı elindeki Leica R-8 kamerasıyla çevrenin fotoğraflarını çekerken, gözü yarım mil kadar açıkta demirlemiş olan "Savarona"ya ilişince, çarpılıp kala kaldı. Bir telaş yanaştığım rıhtımın güney ucuna seyirtip, denize düşmemek için paslı korkuluğa fildişi renkli "Aquascutum" trençkotunun bir koluyla sarılarak, dünya teknelerinin Sultanı görkemli "Savarona"nın birkaç poz fotoğrafını çekmekten kendini alamadı. Sonra fırtınanın serpintisinden ıslanmış rıhtımda kaymamak için, birkaç temkinli adım atıp, yanıma kadar sokuldu ve bana hitaben:

"İngilizce biliyor musunuz? diye sordu. Şivesinden Fransız olduğunu hemen anlamıştım. Başımı kitabımdan kaldırıp:

"Evet biliyorum. Siz Parislisiniz değil mi?" diye sormaktan kendimi

alamadım

"Evet Parisliyiz, ancak bir sorunumuz var. Bugün Pazar. Söylenenlerden anladığıma göre pazar günleri vapur yokmuş. Ben ise annem ve kızkardeşimle birlikteyiz. İstanbul'u bir kez de denizden görmek istiyoruz. Acaba bana yardımcı olabilir misiniz?" diye sordu. Ben de:

"Ne yazık ki yelkenlimden başka deniz aracına binmediğimden, vapur tarifeleri hakkında hiçbir bilgim yok" diye yanıtladım. Bunun üzerine fotoğrafını çektiği açıktaki geminin ne olduğunu sordu. Ben de "Atatürk'ün yatı Savarona" deyince "Tahmin etmiştim. Kitapta okumuştum. Ayrıca Beşiktaş'taki Deniz Müzesi'ni gezerken bu tekneden çıkarılmış olan Atatürk'ün yatağını da gördük" diye bir yanıt verdi. Kısa bir duraklamadan sonra:

"Deminden beri annem ve kızkardeşimle ister istemez, bu azgın güneybatı rüzgarında, rıhtıma tek başınıza ne denli mahirce yanaştığınızı izliyoruz. Kuzum siz aslen ne iş yapıyorsunuz?" diye sordu.

"Diş doktoru ve ağız-çene cerrahıyım. Ya siz ne iş yapıyorsunuz?" dedim "Paris'te üroloğum" deyince, bu adamla dalga boylarımızın uyacağını artık iyiden iyiye anlamıştım Onun da içinden aynı düşünceyi geçirdiği, koşup annesi ve kızkardeşine aldığı bu haberi bir çocuk sevinciyle bildirmesinden anlaşılıyordu.

Yanıma yeniden gelince şöyle dedim:

"Madem İstanbul'u denizden görmek istiyorsunuz, eğer kabul ederiniz sizi teknemle kente götürebilirim. Ancak size şunu hatırlatmak zorundayım. Bugün lodos çok sert esiyor. Dün aynı nedenle Marmara'da iki koca gemi sürüklenip karaya vurdular. Teklifimi bu koşullara karşın kabul ederseniz, sizleri yelkenlimle severek kente bırakırım. Ancak Annenizin bu sert hava ve soğuğa (ekimin sonu) dayanabileceğinden kuşkuluyum." O ise:

"Normandi'de okyanus kıyısında bir yelkenlimiz var. Annem dahil her üçümüz de çok daha ağır koşullara alışkınız. Nazik önerinize teşekkürler. Yük olmazsak annemi ve kardeşimi alıp geleyim" deyip, yeniden hızla kalabalığın arasına karıştı.

Dört kişilik yolculuğumuz lodosun alışılmış şaşmaz çalkantıları içinde böylece başladı. 82 yaşındaki annesinin bile tekneye ustaca binişinden Dr. Thierry Lepage'ın anlattıklarının doğruluğunu hemen anlamıştım. Hava kararmaya başlamıştı. Buna karşın Thierry hala kraliçe Savarona'nın poz poz fotoğraflarını çekmekten kendini alamıyordu. Pek yakınlarından geçtiğimiz Çırağan ve Dolmabahçe saraylarının görkemli mimarileri, özellikle Thierry'nin annesini fazlasıyla etkilemişti. Ortaköy ve Dolmabahçe Camilerinin büyüleyici mimarileri, Ayasofya Müzesi ve Süleymaniye Camisi'nin eşsiz ve görkemli siluetleri, bu etkilenmeyi haklı olarak doruğa eriştirmişti. Lepage'lar, iki kıtaya ve denizlere gönlünce kurulmuş, imparatorluklar başkenti, dünyanın en eski büyük kenti İstanbul'un, denizden çok daha büyüleyici olarak algılanabilen görkemi ve güzelliği karşısında gerçekten büyülenivermişlerdi.

Yapmak istediğimiz Eminönü'nde iskeleye yanaşık duran şehir hatları vapurlarından birine aborda olmaktı, çünkü Lepage'lar Ayasofya'nın yanı başındaki Soğuk Çeşme Sokağı'nda restore edilmiş müstakil bir Osmanlı evinde konaklıyorlardı. Kararımıza göre anne ve kızkardeş Lepage'ları oraya bırakacak, biz Thierry ile o zamanlar kaldığım Amiral Fahri Korutürk Marina'ya (Kalamış Marina) gidecektik. Thierry'e bir gün önceki lodos fırtınasında Harem'de karaya oturmuş şehir hatları vapuru ve Sarayburnu'na vurmuş olan Arap tankerini anlatmama karşın, benimle marinaya kadar birlikte gelmekte kararlı olduğunu söylüyordu. Eminönü'nde hanımları bıraktıktan sonra Marmara'ya çıkınca fırtınanın daha şiddetle bindireceğine, üstelik havanın tamamen kararmış olmasını ve seyir lambalarımda bir bozukluk olduğunu bildirmeme karşın, Thierry'yi benimle birlikte gelme kararından vaz geçiremiyordum

Küpeştesi bizimkinden 1,5 metre kadar yüksekte bulunan şehir hatları vapuruna, bu şiddetli çalkantıda yanaşmak gerçekten güç olmuştu. Planımıza göre önce Thierry'nin annesini karga tulumba birlikte vapurdaki Rizeli çımacıya havale ettik. Thierry'nin periler kadar güzel Kızkardeşi ise o telaşta nasıl oldu bilmiyorum ama, yanıma düşmüş, boynuma sarılıvermişti bile. Onu bir çırpıda kucaklayıp, teknemin

lodos dalgasıyla yükseldiği uygun bir anda, şehir hatları vapurunun alt güvertesine bir tüy gibi bırakıverdim. Bu aksiyonu başarıyla uygulamanın verdiği rahatlamayla, çektiğim tüm stresleri bir çırpıda unutmuştum. Vapurun Rizeli çımacısı ise isteklerimizi çabucak kavramış ve iki hanımı bir taksiye bindirmek üzere karaya çıkarıvermişti bile.

Hemen vira edip lodosun şiddetle çalkayan göbeğine daldık. Yolda Thierry o sırada kaldığım Fenerbahçe'deki evime kadar bana eşlik ederken, bu yelken gezisine bir karşılık olarak ısrarla ailece beni akşam yemeğine davet etmek istediklerini söylüyor, nereyi tercih ettiğimi soruyordu. Buna gerek olmadığını ısrarla bildirdimse de, hemen kardeşine telefon edip, Çırağan Sarayı'nda dört kişilik yer ayırtmasını istemişti bile. Anne Lepage ise pek merak ettiği seyir lambalarımızı onardığımı öğrenince pek sevinmişti.

Güçlü lodosla, zifiri karanlıkta, bir saate yakın boğuştuktan sonra, Kalamış Marina'ya vardık. Fenerbahçe'deki evimde üstümüzü değiştirip arabayla hanımları Sultanahmet'te kaldıkları otelden almaya gittik. Üstümü değişirken Paris'ten kısa süre önce aldığım giysimi giymeye özen göstermiştim. Bu davranışım Thierry ve özellikle annesinin pek hoşlarına gitmişti. Thierry hesabı öderken cebindeki tüm milyonların (TL bazında) yetmemesi üzerine kardeşinin para çantasına da baş vurmak zorunda kalınca Thierry'ye:

"Sana dememiş miydim daha mütevazi bir lokantaya gidelim diye" şeklinde söylenmiştim. O ise bu serzenişimi şöyle yanıtlamıştı:

"Yaptığımız mükemmel tekne gezisine karşılık bu yemek pek sönük bile kaldı." Thierry'nin bu sözünü candan ve cidden onaylayan hanımların takındıkları tutumu ve dediklerini duyunca ise maneviyatım epeyce düzelmişti.

Çırağan Oteli'ndeki gerçekten bu enfes yemek ve sohbetten sonra Lepage'ları Sultanahmet'te kaldıkları otele bıraktım. Ertesi sabah Paris'e uçacaklarından, o gece vedalaşıp ayrıldık. Ama bu unutulmaz yelken gezisine ve yemeğe borçlu olduğumuz dostluğumuz, o gün bu gündür hep güçlenerek günümüze değin sürmüştür. Ne zaman Paris'e gitsem, gerçek dost-insan Thierry'nin "Dôme des Invalides'in

"(Napolyon'un Anıt Kabri) biraz ilerisindeki evinde kalırım. O da aşığı olduğu İstanbul'a ne zaman gelse birlikte oluruz.

Dostluğumuz boyunca, en çok arzuladığım isteklerimden birisi, Thierry'nin aşırı sevdiği Savarona'nın profesyonelce çekilmiş bir kartpostalını kendisine armağan etmek olmuştur. Pek beğendiğim Galatasaray'daki sevgili kaptan Turgay Erol'un "Denizciler Kitaplığı"ndan tutun da başka yerlerdeki tüm aramalarım başarısızlıkla noktalanınca, bunu kendi çektiğim amatör fotoğraflarla telafi ettiğimi üzülerek belirtmeliyim Üzülerek diyorum, çünkü Atatürk'e TBMM tarafından armağan edildiği 1938 yılından beri İstanbul denizlerinin bir incisi haline gelmiş, karada dolaşırken bile en azından bir gözü denizlerde olan bizim neslimiz deniz aşığı İstanbullusunun çocukluk düşlerinin simgesi, bu efsanevi teknenin, yıllardır nadide bir mücevher gibi süslediği ana limanında, bir tek kart postalının bile bulunamaması üzücü değil mi? Daha da kötüsü yalnız kart postalını değil bir süredir bir peri kızı uçarılığıyla, İstanbul denizlerinden uçup giden "Savarona"nın artık kendisini görmemiz bile imkansız olacağa benziyor.

Hangi "Savarona'yı mı bir daha göremeyeceğiz? Anlatayım: Hani şu beş-on yaşlarımdayken, Rumeli Hisarı'ndaki yazlık evimizde (Taş Konak), sabahları uyanınca, yatak odamın penceresinden, yattığı Kanlıca Koyu'nda, şöyle bir güzelce süzmeden günlük afacanlıklarımı sahneye koyamadığım, tüm dünya yatlarının en büyüğü ve sultani Savarona'yı.

Hele kenti çirkinleştirmek için birbirleriyle yarışan başı bağlı takunyalıların zevksizlik abidelerinin ülkede acımasızca ve sebilhane bardakları gibi yanyana dizildiği günümüzde, o peri masallarındaki kadar efsunlu Kraliçeyi, gözlerimiz her zamankinden daha çok arayacak. Tıpkı onun eski yüce sahibini her geçen gün daha büyük bir özlemle aradığı gibi.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

TEKNE ADLARI ÜZERİNE SÖYLENİŞ

Yelkenlimin adını 'Meltem & Deniz' koymuştum. Tahmin edeceğiniz gibi, biri kızımın öbürü oğlumun adları. Ancak ilk tekneme bu adı çocuklarımın doğumundan çok önce vermiştim Ne tekneme ne de çocuklarıma bu adları birer rastlantı sonucu verdiğim söylenemez. Onlara bu isimleri vermemin kendimce üç nedeni vardı:

Birinci nedenim: ilk yelkenlim "Meltem & Deniz I"de (Dehler, Optima-92) olduğu gibi, ikincisinin "Meltem & Deniz II"de (Tuzla'da Meriç Köyatası'nın 9,63 metrelik Trapper 9,30 tıpkıyapımı) ve şimdiki üçüncüsünün "Meltem & Deniz III" (Jeanneau-39, Sun-Charm) sevk ve idaresinde çocuklarımın da kişisel katkıda bulunmalarını peşinen istemiş olmamdır.

Nitekim onlar seyirlerimizin çoğunda benim ve eşimin kader yoldaşlığımızı ve tayfalığımızı severek yaptılar. Aslında her ikisini de Kuzey Denizi'nde tekneye ilk kere alıp havuzluktaki ana yelken vincine bağladığımda, henüz birer aylık kadardılar. Onlarla yaptığım bu yelken gezilerinden ilk öğrendiğim derslerden biri, teknedeki bir bebeğin uyuya kalmamasının olanakdışı olduğudur. Yalpa vuran (sallanan) bir teknenin bebekler üzerinde nasıl bir beşik rolü oynadığını, bu koşulları yaşayanlarımız çok iyi bilirler. İşte buna benzer ve değişik koşullarda, elbirliğiyle, çocuklarımızı, adlarını taşıdıkları yelkenli yatlarımızın içinde, kıtamızın tüm denizlerinde pupa yelken yüzdürmeye çabaladık. Meltem ile Deniz'in tüm bu gezilerde elde ettikleri deneyimler sonucunda "şeytanın ayrıntıda gizlendiğini" artık iyice öğrendiklerini hep sevinerek gözlüyorum. Seyirlerimize bu katılmaları sonucunda kültürel, toplumbilimsel, fiziksel, coğrafi, cesurluk ve daha nice bakımlardan klasik okullarda kazanamayacakları, kişisel deneyimle elde edilmiş, eni konu yararlı bilgiler edindiklerini görerek mutlu oluyorum. Yalnız bütün bunları "alet işler, el övünür" kuralı gereğince, yelkenlilerimize borçlu olduğumuzu da asla yadsımıyoruz.

Evet denizcilik ağır iştir, ama sanki yaşamın kendisi çok mu hafif? Onu gençliğinden beri önemsemeyenlerin, onun da kendilerini nasıl

acımasızca hafife aldığını her zaman üzülerek gözlemiyor muyuz? Kuşkusuz yelkencilik bir genci deneyim yoluyla yaşama en uygun biçimde hazırlayan nice yararlı öğretilerle doludur (bkz."En Öğretici Okul Denizdir" adlı öykü). Bence "yaşamadan öğrenilmez, öğrenmeden de yaşanamaz". Kanımca bir yelkenli -yatta yemek pişirmekten navigasyona, güverte temizliğinden yelken basmaya, karina boyamaktan konum saptamaya kadar nice gereksinim yanında, teknenin uğradığı her deniz ya da limandan edindiği bilgi dağarcığı, doğal olarak bir gencin uygulamalı yoldan edinebileceği en sağlıklı bilgi birikimini, en şaşmaz pusulasını tüm bunların sonucunda da en mükemmeliyetçi kişiliğini oluşturur. Tıpkı bir arının ne denli çok ve iyi nitelikli çiçeğe konarsa, balının da o denli lezzetli ve sağlıklı olacağı gibi. Yıllar sonunda edindiğim deneyimlerime dayanarak söyleyebilirim ki, yukarda bazılarını saydığım artılar, yelkenlimin direğinin eğilmesi oranında daima nitelik kazanmıştır; tıpkı bir başağın boyun büküklüğünün, olgunlaşmasıyla doğru orantılı olarak arttığı gibi.

Çocuklarımın yelkenlimizle yaşadıkları ve bir daha unutmamacasına özümledikleri "Yengeç" adlı öyküde anlattığım gibi benzer yararlı gözlemleri binlere çıkarabilirim. Ancak sırası gelmişken madalyonun öbür yüzünü de kısaca değerlendirmekte yarar görüyorum: İddiaya göre, teknecilik tehlikeli bir uğraşmış! Bence bu oldukça gerçek dışı bir savdır. Yelkenli eğer korkulduğu kadar riskli bir araç olsaydı, ne insanoğlu onu üç bin yıldır çok amaçlı olarak ısrarla kullanırdı, ne günümüzde gelişmiş ülkelerdeki gezi teknesi sayısı milyonları bulurdu, -büyük çapta bir kara ülkesi sayılabilecek 1982 yılı Batı Almanya'sında %79'u yelkenli olmak üzere 550.000 gezi teknesi vardı- ne de Türkiye'de bir bayram sırasında oluşan kara trafiği kurbanlarının sayısı tüm yat yelkenciliği tarihinin kurbanlarının sayısına neredeyse eşit olurdu.

Çocukluğumdan beri hemen hemen 45 yıldır, uzaktan yakından yat yelkenciliğiyle uğraşıyorum. Bu süre içinde tüm dünyada duyduğum ya da gördüğüm trajik yelkencilik olgusu sayısı kırkı geçmez. Bir o kadar da duymadıklarım olduğunu varsayarsak, eder seksen, bilemediniz yüz. Ölümle sonlanan yelkencilik kazalarını örneğin hepimizin günlük yaşamımızda hiç tereddütsüz kullandığımız kara araçlarındaki ölümcül kazalarla kıyaslarsak, tekne kazalarının kara kazaları sayısının yanında devenin yanındaki pireye benzediğini kabullenmek zorunda kalırız. Bu karşılaştırmaya her iki dalda gidilen uzaklık ve zaman faktörlerini de katacak olsak bile, yine oransal

olarak tekne kazalarının çok avantajlı olduğu ortaya çıkar. Bunun başlıca nedeni deniz kaptanlarının kara sürücülerine oranla daha bilinçli olduklarına ve olmalarının kaçınılmazlığına bağlanabilir. Aslında bu oran farkının nedenleri geniş bir inceleme ve tartışma konusudur ve söylenişimizin sınırlarını aşacağı kanısındayım

Hollanda, İngiltere, Fransa gibi Avrupa'nın deniz ülkelerinde, okul mekanları, dünya denizlerini dolaşan yelkenliler olan liseler görüyoruz. Bu için de olsa kullanıldığını görerek, ileriye umutla bakıyorum okulların mezunlarının, Türk sınav sisteminin pençelerinden başarıyla kurtulabileceklerine pek inanmıyorum; ancak aynı okulda sınıfta yaptığımız lise öğrenimimiz sırasında derslerinde her nasılsa başarılı olup profesör olmuş bir başbakan hanımefendimiz gibi "oğlunun parmağına takılan platinin paslandığı" şeklinde gazetecilere demeç verip, bilgeliklerini ortaya koyacaklarını da hiç sanmıyorum. Sanmıyorum çünkü böyle bir savı ciddi olarak belirten birinin denizcilik yaşamı ya çok kısa sürede yukarda değindiğim trajik sonlar listesine bir yenisini ekler, ya da tayfalıktan öteye gidemez. Biraz önce adından söz ettiğim Uğur'un yedi yaşındaki oğlu bile soylu metallerle adilerinin arasındaki farkları kendi yaşına göre epeyce biliyordu. Bugüne dek sayısız örnekleriyle kanıtlandığı gibi, ne yazık ki sözü edilen yelkenli-okulların mezunlarının bizim dar ufuklu ve giysileri bakımından bile kısıtlı yetiştirilen ezberci gençlerimizi bir çok aşamada geçeceklerinden kuşkum yok. Yine aynı bağlamda dünyada tekerlekli sandalyeye bağımlı gençler için bile okul olarak inşa edilmiş yelkenlilerin bulunduğunu biliyoruz. Üç denize taht kurmuş dünyanın en eski büyük kenti İstanbul'umuzda, böyle liseleri kurmak pek yerinde olmaz mı diye düşünmekten kendimi alamamışımdır çoğu kez? Aslında Milli Eğitim Bakanlığı ilgililerimizin bu konuda ne düşündükleri merak edilecek bir konudur. Ancak Bodrum'da birkaç tane yelkenlinin denizci yetiştirmek

Konuyu büsbütün dağıtmadan yelkenlilerime "Meltem & Deniz" adını verişimin ikinci nedenine geleyim: Hemen anlaşılacağı gibi bu nedenim her iki adın da doğrudan denizcilik ve doğayla ilgili olmalarından kaynaklanıyor. Aslında bu seçim kuşkusuz bir raslantı sonucu olmamıştır; çünkü çocuklarıma bu adları takarken önemli nedenlerimden biri de onları yelkenlim aracılığıyla doğa denen yaşam okulunda yoğurarak yetiştirmek isteyişim olmuştu. Öyleyse daima yararlanabilecekleri bir tekneye ya da daha yerinde bir deyimle bir yaşam okuluna bunun karşıtı bir tümden gelimle onların adlarını vermek niçin yersiz olsundu ki? Günün birinde benim yokluğumda,

belki de onların bu engin okuldan kopmalarını önleyebilecek bir güvence olması bile, bu isim seçimi için yeterli bir neden olarak düşünülemez mi?

Çocuklarım zaman zaman öğrenimleri için ya da başka nedenlerle uzaklarda oluyorlar. İnanın, teknede bulunmadıkları zamanlarda onları yanı başımdaymışlar gibi hissetmeme ve özlemlerini az da olsa gidermeme yine en çok "Meltem & Deniz'in" o insanı tutkulayan eşsiz değerdeki adı yardımcı oluyor.

Üçüncü nedenime gelince: İşte bu sonuncu ama en önemsiz olmayan neden, beni bu yazıyı yazmaya iten ana dürtüdür. Yani "meltem" ile "deniz" sözcüklerinin kökeni ve bende bıraktıkları büyüleyici izlenim Her ne kadar batı denizcilik kaynakları, herhalde kasıtlı olarak, "meltem" sözcüğünü Yunanca söyleniş biçimiyle "meltemi " şeklinde Yunanca bir sözcük olarak tanımlasalar da, hem "meltem" hem de "deniz" sözcükleri öz Türkçe kelimelerdir. Yapılan bu kasıtlı etimolojik yanlışa ne kızalım ne de şaşalım; çünkü eğer bir ulus kendi öz değerlerine gereği gibi sahip çıkmazsa ve içlerinden pazarlılıkları bin kere kanıtlanmış başka uluslar o değere hak ettiği önemi verip, o değeri, bağnazca tuttukları ikinci bir ulusun öz malı durumuna dönüştürmeleri ne yazık ki kaçınılmaz oluyor.

Şimdi, "Meltem & Deniz II" doğup büyüdüğüm İstanbul'un denizlerinde kah nazlı nazlı yalpa vurup, kah öfkeyle şahlanarak, genelde ürkek ve şaşkın, çevresindeki tekneleri süzüyor. Neden mi ürkek ve şaşkın? Açıklayayım: O teknenin bir eskisi Kuzey Denizi'nin gümüşi dev dalgaları bordasını aralıksız dövdüğü günlerde, oralarda hiç tanınmayan bu adını yıllarca severek gurur ve sebatla taşımıştı. Bu adın anlamını oralarda anlayacak -Türkiye'de bir süre kalmış bir Hollandalı yat sahibi dışında ne yazık ki kimselere rastlamamıştım. Meğer anlamı yörede gizemli olduğunu sandığım bu adın gizi, muhtemelen o yat sahibinden kaynaklanarak çoktan çözülmüş, çevredeki binlerce tekne sahibine ve denizcilere hatta tüm kasaba halkına kulaktan kulağa tatlı bir meltem gibi yayılmışmış. Doğaları gereği duygularını açıklamakta pek temkinli olan oralıların tutumlarından sezebildiğime göre, adın anlamı çok da sempati toplamıştı. İster sevilsin, ister sevilmesin, yöreye göre tek kerelik bayrağını ve adını, o tekne yine de yıllarca gurur, coşku ve sevgiyle taşımaktan hiç de yılmamıştı. Eminim ki, ora insanı da bunu genelde büyük takdirle karşılamıştır. Bir gün rüzgar altı sancak yanımdan

sanki gizlenerek hızla sokulup yelkenlisiyle bodoslamamın 5-6 metre önünden geçen bir üstsüz kadın kaptanın rüzgar üstüme geçtiğinde geri dönüp şöyle haykırdığını hiç unutmuyorum: "Bu hatayı bayrağınızın görkemine kapıldığımdan işledim; özür dilerim!"

Günlerden bir gün yukarda da sözünü ettiğim gibi "Meltem & Deniz I"in mürettebatı yeniden İstanbul'larına gelirler. İşte o zaman o büyülü kentin bir marinasında (yat limanı) ikinci bir "Meltem & Deniz II" doğuverir. Ama ne garip şimdi o limanda bazı istisnaları dışında, Türkçe isimli az sayıda tekneden biri olarak, kırık düşleriyle, acaba rotamımı şaşırdım dercesine öbür teknelere ürkek ve şaşkın bakmaktadır. Bir kaç kuruş vergi avantajı sağlamak ya da "hava basmak" amacıyla yabancı ad ve bayrak takan Türk teknelerinin arasında kalmaktan mi kaynaklanmaktadır bu şaşkınlık? Yoksa yüce ozan Yahya Kemal'in deyimiyle "kendi kesilip kökü toprakta kalmış ağaçların" içinde kalma ürküntüsünden midir nedir?

Yoksa kendimize mi küsmüşüz? Ya da "doğmuyor muyuz artık o topraklarda?" Yoksa öbür tekneler mi rotalarını şaşırmışlar da, "Meltem & Deniz" doğru limanda? Denizci dostlarım, gelin artık yapalım bunun hesabını da çizelim düzgün rotamızı.

Sevgili Türk tekne sahipleri; bakmayın benim kötümserliğime. Kuşkusuz elimizdeki dağarcık zengin, olanaklarımız boldur. Örneğin aklıma çözümlerden biri geldi. Sizlere yüce ozanımız Yahya Kemal'in dizelerinden derleyebildiğim ve tekne adı olabileceğini sandığım Türkçe bazı deyişleri önermek istiyorum Sizler de bunlara engin dilimizden daha nicelerini ekleyin. Dolduralım dünya denizlerini gerçek benliğimizle. İşte önerilerimden bazıları: "Esen Türkü, Siste Söyleniş, Sessiz Gemi, Deniz Türküsü, Ufka Giden Yelkenli" ve daha niceleri...

Sırası gelmişken burada sizlere başımdan geçmiş bir öyküyü (bkz."Kameram ve Fransız Fotoğrafçılar" adlı yaşanmış öyküm) ayrıntılı olarak aktarmak yerine onu belirttiğim sayfada okumanızı salık veririm. Bu öyküden çıkarılacak önemli sonuç İstanbul'da ilk öğrendikleri bu iki Türkçe sözcüğe ("meltem" ve "deniz") duydukları hayranlık insanı büyülüyen anlamlarından ve yukarda açıklamaya çalıştığım öbür ad seçme nedenlerimi bir anda bir sinema filmi gibi zihinlerinden geçirivermelerinden kaynaklanıyordu. Kim bilir belki de

bu üçüncü nedenim onları bazılarımızı olduğundan daha derinden etkilemiştir?

İstanbul'da Ortaköy'de Kitapçılar Meydanı'nın rıhtımında tanışıp oracıkta dost olduğum ve "Meltem & Deniz II" ile Boğaz'ı gezdirdiğim Parisli ürolog Dr. Thierry Lepage'ın ismin anlamını öğrendiğinde bana söyledikleri ise oldukça düşündürücüdür: "Sanırım sen öncelikle M(m)eltem ve D(d)eniz için varsın. Keşke herkes onları sencileyin sevseydi."

Keşke!

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

DENİZ YÜCE BİR ADDIR

Çocuklarım Meltem ve Deniz öğrenimlerini bir süre İstanbul Alman Lisesi'nde sürdürdükten sonra Düsseldorf'a kesin dönüş yapmışlardı. Bu arada sörf tahtaları, su kayakları, yazı masaları, vb. eşyaları İstanbul'da kalmıştı. Bunları Almanya'da yeniden almak çok daha pahalıya patlayacağından trenle Düsseldorf'a göndermeye karar verdim. Ancak o sırada yurtdışına çok değerli ulusal eserler kaçırılmıştı. Bunu önlemek amacıyla Gümrük Bakanlığı ülkeden dışarı çıkacak her türlü eşyanın antika değeri olup olmadığının aranması koşulunu getirmişti. Aynı uygulamanın benim yollamak istediğim su sporları malzemeleri için de geçerli olduğunu söylediler. Antika sörf tahtası, su kayağı, vb. eşyanın henüz bulunmadığını söylememe karşın, eşyaları ilgili bir kuruluşta muayene ettirmemin gerektiğini uygun bir dille tarafıma bildirdiler. Bunun üzerine ilgili kuruluşa gittim. Orada bana Deniz Bey adlı bir sanat tarihi uzmanıyla konuşmamı söylediler. Deniz Bey çok kibar ve anlayışlı bir kimseydi. Kendisini arabama alıp İstanbul Avcılar'da bulunan gümrük deposuna doğru yola koyulduk. Yolda kendisinden benim de pek meraklı olduğum sanat tarihi hakkında değerli bilgiler edindim. Bana bu işi bir formalite olarak yaptığını bildirerek endişelenmememi sağladı. Bu arada söz kendisinin adına geldi. Ona dedim ki: "benim oğlumun adı da "Deniz"; ancak bana göre bu ad pek kötüye kullanılıyor; çünkü hem erkeklere hem de kızlara veriliyor." Kadınsı bir kişi olduğu her davranışından açıkça belli olan Deniz Bey bu savımı şöylece yanıtlamıştı:

"Ayol siz ne diyorsunuz? Deniz adı bir kadına verilemeyecek kadar yüce bir kavramdır." Söz aramızda, hani ben de kendisine hak vermiyor değilim!

ÇOCUK EDİNMEK

Bu yazımda Ildır Körfezi'ndeki Ilıca Köyü'nün Yıldız Burnu'ndaki limanında tanıştığım Belçikalı bir aileden söz etmek istiyorum: Ailenin Babası Jan Sweerts sacdan özel yapım 13,40 metrelik "yavl" (ön direğinde bir ana ve iki ön, dümen dolabının kıç tarafındaki arka direğinde ise mizena yelkeni bulunan bir yelkenli teknedir) yelkenlisiyle dünyayı yalnız başına 1,5 kere dolaşmış bir denizci. O yaz da çok kere yaptığı gibi teknesiyle Belçika'nın en önemli liman kenti Anvers'den Ilıca'ya gelmiş. Biz oraya varmadan kısa süre önce ise Brüksel'e uçmuş. eşi Agnes ve üç çocuğu ise Lise arkadaşım Onur Yetkin'in yelkenlisi 'Bravo'ya yanaşık olarak Yıldız Burnu Limanı'nda bizim yanımızda teknelerinde kalıyorlardı (bkz."İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazımız). Biz oradan ayrılıp Dalyanköy'e funda edene kadar Agnes ve çocuklarıyla birlikte olduk. Onların gelişinin ilk gecesiydi. Birden sert bir karayel çıkıverdi. Mendireğin içinde olmamıza karşın dalgalar mendireği aşıp tekneleri enikonu sallamaya başlamıştı. O sırada Agnes'le henüz tanışmıyorduk. Ancak Onur bana Sweerts ailesinden epeyce söz etmişti. Birden dışardan bir kadın sesi duydum İngilizce olarak bir şeyler söylüyordu. Güverteye fırladım Karşımda korku içinde, sarışın 35-40 yaşlarında adeta dili tutulmuşcasına bana bakan çok güzel bir yabancı kadın duruyordu. "İşte bu kadın Onur'un bana sözünü ettiği Agnes olmalı" diye aklımdan geçirdim. Ne istediğini sordum. Dalgaların halatlarını koparacağından çok korktuğunu, kendisinin denizcilikten hiç anlamadığını ve teknede üç küçük çocukla birlikte çok korktuğunu söylüyordu. Halatlarını esasen daha önceden de gözlemiştim Jan onları gerçekten çok usulüne uygun ve kavi bağlamıştı. Kendisine durumu açıklamaya çalıştımsa da ikna olmadı. Adeta endişeden sıkım sıkılıyordu ve ne yapsam onu bu sıkıntıdan kurtaramıyordum. Teknesine atlayıp karadan bir iki koltuk daha aldım. Benim halatlarımı gösterip onunkilerden çok daha zayıf olduklarını belirttim. Biçare kadıncağızı bir az olsun yatıştırabilmiştim. Hangi akla yelken olarak bilmem ama daha sonra Onur ve arkadaşları çoğunlukla kısacık bir jeans şortla dolaşan Agnes'in bacaklarına kesildiğim filan gibi abuk subuk dedikodular çıkarmışlar ve bu yersiz dedikodularla içki masalarında filan eğleniyorlarmış! Daha sonra bu savlarını yüzüme karşı söylemek cesaretini bile gösterdiler. Doğal olarak bunların hepsinin uydurma olduğu sonradan gün gibi ortaya çıktı. Böyle güç durumlar bende hep Orhan Veli'nin şu dizelerini çağrıştırır:

DEDİKODU

Kim söylemiş beni Süheyla'ya vurulmuşum diye?

Kim görmüş ama kim, Eleni'yi öptüğümü,

Geç bunları anam babam geç,

Geç bunları bir kalem

Bilirim ben yaptığımı.

Ya o Mualla'yı sandala atıp,

"Ruhumda hicranını" söyletme hikayesi?

Ama benim sizlere asıl anlatmak istediklerim bunlar değil, oysa Sweerts ailesinin kendi içinde ne denli insancıl bir sosyal yapıya sahip olduklarıdır. Onlarla olan birlikteliğimiz iki hafta sonra Brüksel'den dönen Jan'ın kullandığı tekneleriyle onlar İzmir'e doğru vira edene kadar sürdü. Sweerts'ler çocukları olmadığından, üç çocuklarını da yelkenliyle gezdikleri ülkelerden edinmişler. Bunlardan biri İzmir doğumlu 7 yaşındaki (o zaman yıl 1966) büyük kızları ve hem dilbazlığı hem hamaratlığı hem de dikkat çekecek güzelliği ile büyüyünce çok başarılı bir kişilik olacağa benziyor. Onu iki aylıkken İzmirli ana babasından 'adopte' etmişler. Doğal olarak kız tek kelime Türkçe bilmiyor. Bir kaç kelime öğreteyim diye uğraştımsa da hiç ilgilenmedi. Endüstri mühendisi olan babası Jan ise Türkçe'yi öğrenmiş bile. Vietnem'dan çocuk edindikleri öbür kızları Mui 6 yaşında ve Afrika'dan evlat edindikleri Tui ise 7 yaşında. Aile bir araya gelince Birleşmiş Milletler toplantılarından bir kesiti anımsatıyorlar. Bu insan sevgisi dolu aileyle Ildır Körfezi ve çevresinde yaptığımız unutulmaz geziler, tatlı anılar olarak belleklerimizde kaldı; çünkü öbür nedenler yanında bu çiftin Belçika'da resmen nüfuslarına geçirttikleri çocuklarına tam bir ana baba ciddiyeti, şefkati ve sevgisiyle ilgilendiklerini görerek gerçekten olumlu yönde etkilendik. Agnes ve Jan çocukların her türlü gereksinimleriyle en ince ayrıntısına kadar ilgileniyorlar. Örneğin çocukları her yıl en az bir kere ana babalarına ziyarete götürüyorlar. Ancak o yıl Türk kızını İzmirli annesine götürdüğünde kadın kızını ve Agnes'i evinden içeri bile almamış! "Benim kızım-mızım yok" diye

onları kapıdan savmış. E pes doğrusu. İnsan bu kadar insancıl bir yaklaşım karşısında böylesine ilkel ve toplum dışı bir davranışa şaşıp kalıyor! Yunuslar bile aile üyelerinden birinin öldürülmesi durumunda peşinizi bırakmayarak ağlaya ağlaya teknenizi izliyorlar, ta ki ailenin geri kalan üyelerini de öldürene kadar. Bunu bu işi yapıp sonra da çok pişman olan balıkçılardan öğrendim. Çocuğu olmayan ailelerin ülkemizde de çocuk edinmeye niye daha sık olarak baş vurmadıklarını anlayamıyorum. Kanımca bu pek insancıl ve her yönüyle yararlı örnek bir davranış biçimi. Dünyada milyonlarca açlıktan kırılan çocuk varken, tüp bebek filan gibi yabancı döllerle yapay yollardan üretilme ve nüfus arttırıcı çocuklara neden daha çok itibar ediliyor anlamıyorum. Üstelik çocuk edinmenin hümanizmayı çok derinlemesine benimsemiş İslam kurallarına ters düşebileceği, akla bile gelemez. Cumhuriyetimizin kurucusu ve yol göstericisi Mustafa Kemal Atatürk'ün, ise çocuk edinmeye ne denli önem verdiğini hepimiz biliriz.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

DENİZİN TOKATLARI ZEVK İÇİN YENMEZ

Yaşamın acımasız tokatlarını yiyenler pek iyi bilirler. Ne çare ki o bize her türlü mutluluğu ve yüceliği tattırdığı gibi, gerektiğinde kahredici darbelerini indirmek için de bilinmeyen, sessiz ve değişmez gerçeğiyle sürekli önümüzde duruyor. Buna kimimiz "yazgı" adını vererek bir açıklama getirdiğini sanıyor, kimimiz ise olanları umursamamazlıktan gelerek çok kez yeni darbelere yol açıyor, bazılarımız da onun bu sessiz bekleyişi karşısında ezilerek çözümü falcılara baş vurup beyhude çareler arıyor. İçimizden bir avuç yürekli ve soğukkanlı kişi ise onun türlü darbelerini göğüslemek için, denizle çarpışmayı yaşamdan yenebilecek darbelere karşı bir korunma mekanizması ya da disiplini olarak öğrenerek, beden ve ruhunu eğitme yolunu yeğliyor. Bana kalırsa bu yürekli gerçekçiler en doğrusunu yapıyorlar. Ama doğal olarak bu öyle pek kolay bir çözüm yolu değil; ancak unutmamak gerekir ki, kolay çareler, güç sonuçları hazırlar (bkz."Denizcinin Yazgısı ve Ucuz Çareleri" adlı öykü). Ben, kendi yazgımızı başka güçlerin pişirip kotardığı doğmasına pek çok kapılmayıp, çareleri daha sağlıklı, başka deyimle daha güç olanlarından seçerek, yaşamın darbelerine karşı daha korumalı olacağımıza inanıyorum.

Gelin sizlere başımdan geçmiş ve 22 saat gibi uzun süren bir olayı dakikası dakikasına anlatarak, bu gerçeği kanıtlamaya çalışayım: Sakın anlatacağım "bu tüyler ürpertici kriminolojik öykünün denizcilikle ne ilgisi varmış?" deyip, anlatacaklarıma olan ilginizi kaybetmeyin ve yazıyı sonuna kadar okuyun. Böylece aradaki "ilgiyi" kurmanız hiç de güç olmayacaktır. Üstelik burada yazdıklarımı sonuna kadar okuma sabrını gösterirseniz, bunlardan çıkaracağınız sonuçlar, bir gün sizin işinize de yarayabilir, hatta kim bilir belki benimki gibi sizin yaşamınızın kurtulmasını da sağlayabilir!

Olaylar şöyle gelişmişti: 9 Eylül 1997 tarihinde saat 9:00'da ön bölümünü muayenehane arkasını da ev olarak kullandığım Halaskargazi Caddesi 289/3, Osmanbey, İstanbul adresindeki apartman katımın kapısı çalındı. O sırada dairemde yalnızdım. Kapıya gidip gözetleme dürbününden dışarıya baktım. Dışarıda muayenehanemde 10 ay öncesine kadar diş protez teknisyeni olarak

1,5 yıldan fazla çalışmış, sonra da birdenbire kendi isteğiyle ayrılmış M.K. duruyordu. Elinde son iki hafta içinde yazılıp düzeltilmesi için bana üç kez getirdiği Almanca diş protezi fiyat tarifesi vardı. Bu tarife aracılığıyla, Almanya'daki bazı diş hekimleriyle diş protezi yapma ilişkisi kurmak istiyormuş! Gelişlerinden birinde, kısa süre önce Almanya'ya nasıl vizesiz ve kaçak olarak girip çıktığını ve sözde oradaki bazı doktorlarla nasıl iş ilişkileri kurduğunu da ayrıntılı olarak anlatmıştı. M.K.'yı yaklaşık 2,5-3 yıl kadardır tanıyordum. Hatta onunla 6-7 kez yelkenli gezileri de yapmıştık.

Kapıyı açıp onu içeri aldım Her zamanki hoşuma gitmeyen hitap biçimiyle:

"Ağabey! Yazıyı getirdim, düzeltmeleri yapacak zamanın var mı?" diye soruyordu. Muayenehanemdeki yazı masamın başına geçtik. M.K. geçen gelişlerinde olduğu gibi arkamda ayakta duruyordu. Yarım saat içinde düzeltmeleri bitirmiştim. Ancak henüz kahvaltı etmemiştim. M.K.'ya: "Kahvaltı edeceğim, sen de yer misin?" diye sordum.

"Kahvaltı ettim, ama bir çay içerim" dedi.

Bunun üzerine katın ev bölümündeki yemek odama geçtik. Kendisine bir çay ikram edip, tam kahvaltımı bitirdiğimde M.K.:

"Seni dün sürekli aradım, telefonun yanıt vermedi. Telesekreterin de devreye girmedi" dedi. Dünkü gün bir pazar günüydü ve ben tüm hafta sonu boyunca çok sert havada zorlu bir yelken gezisi yapmıştım Telesekreterimin çalışmadığını bilmiyordum. Bu çeşit onarım işlerinin elinden geldiğini bildiğimden:

"Haydi öyleyse gel de şunu onaralım" dedim

Kahvaltı masasından doğrulup kapıya doğru iki adım attığımda birden bire tüyler ürpertici çok çirkin bir olayla karşılaştım: Sürekli koruyup, sayısız isteklerini yerine getirdiğim, hatta evimin muayenehanemin ve otomobilimin anahtarlarını teslim ettiğim, bir kez de Leandros Adası poyrazında (kuzeydoğusunda) kesin bir boğulmadan kurtardığım eski

çalışma arkadaşım M.K.'nın, sağ omzumdan beni çok güçlü bir darbeyle sol tarafımdaki uzun divana devirdiğini ve sol elindeki bir tabancanın -sonradan öğrendiğime göre 9 milimetre çapında Karadeniz el yapısı, emniyet tetiksiz -Browning tıpkı yapımı- namlusuna çok ani bir hareketle mermiyi sürdükten sonra, namlunun ucunu sol şakağıma dayadığını inanılmaz bir şaşkınlık ve üzüntüyle gözledim. M. K. 'nın sağ elinde ise bir elektroşok aygıtı vardı. Onun tetiğine birkaç kere basıp şerareler çıkarmasına neden olduktan sonra, onu da sol kulağımın arkasına dayayıp:

"Bunun tetiğine dokunursam 10 saat baygın kalırsın" dediğini duydum Tabancayı 15 santim uzaklıktan beynime doğrultuyordu. Divanda sağ yanımın üstüne yatıyordum ve tüm gücü ve ağırlığıyla üstüme abanıyor ben de şiddetle debeleniyordum. Israrla yüzükoyun yatmamı istiyordu. Epeyce direndikten, bağırıp çağırıp onunla iyice boğuştuktan sonra, çaresiz yüzü koyun döndüm Artık neler yaptığını görmüyordum

"Kollarını arkanda kavuştur" dedi.

İsteğini yerine getirdim. Bileklerimde çelik kelepçelerin soğuk ve keskin acısını duymam birkaç saniye bile sürmedi. Daha sonra ayak bileklerimde de aynı acıyı duydum Başımı geri döndürüp bakınca, tabancanın şarjörünü çıkardı. 10 tane kadar mermiyi sağ avucuna doldurdu ve büyük bir hazla onları bana gösterdi. Sonra yeniden hepsini şarjöre doldurup birini namluya sürdü. Tabancanın emniyet tetiğinin olmadığını da üstüne basarak gösterdi. Sol işaret parmağını tabancanın tetiğine dayadı:

"Yaşamda kalıp kalmaman tetiği birkaç gramlık güçle çekip çekmememe bağlı" dedi. Görünüşe göre durum gerçekten de öyle idi! Bunun üzerine göz göze geldik:

"Çıldırmışsın" diye bir kaç kere haykırdığımı hatırlıyorum. Bir an sonra: "İstediğin nedir?" diye sordum

"Çok şey, ama bunlara ek olarak 5 milyar TL (yaklaşık 29.000 dolar) " dedi. Başıma gelen saldırı bende şiddetli bir gerginliğe ve tepkiye

neden olmuştu.

"Çıldırmışsın, kendine gel, ne istiyorsan veririm, ama bu koşullarda olanaksız" diye bağırıyordum. Hemen ağzımı bir mendille iyice tıkayıp, bu mendili ensemden çok sıkı bir biçimde bağladı. Artık bağıramıyordum bile. Üstelik iniltilerim duyulmasın diye açık kalmış televizyonun sesini de büsbütün yükseltmişti.

Birden 14 ay kadar önce Marmara'da yaptığımız bir yelken seyri sırasında bir vesileyle Mehmet Akif Ersoy'un "İstiklal Marşı'nın üçüncü kıtasındaki:

"Hangi çılgın, bana zincir vuracakmış? Şaşarım!"

dizesini kendisine okurken, M.K.'nın kahkahalarla güldüğü, gözlerimin önünde bir şimşek gibi çaktı. O zaman dizenin gülünecek hiçbir yanının bulunmamasına karşın, M.K. 'nın böyle tepki vermesini, kültür düzeyinin eksikliğine -orta birden terk- ve yaşının (27) gençliğine yormuştum. Ama şimdi anlıyordum ki olayın arkasında başka motifler de gizliymiş. Demek bu saldırının kökenleri M.K.'nın zihninde 1,5 yıl gibi oldukça eski tarihlere dek uzanıyormuş. Demek uzun bir süredir beslediğim karga, nice iyimser yorumlamalar sonucu, bunca zamandır saptayamadığım iğrenç niyetlerini, sonunda uygulamaya koyarak, artık gözümü oymak üzereydi (bkz. "Besle Kargayı Oysun Gözünü" adlı öykü).

M.K. bana 1993 yılı sonunda, bir meslektaşımın tavsiyesiyle, muayenehanemdeki diş protezi laboratuarımda, diş teknisyeni olarak çalışmak için gelmişti. O zaman 25 yaşındaydı. Malatya'nın Darende köyünde bir Türk babayla, kendi deyimiyle Kürt anadan doğup, oradaki okulun orta 1. sınıfından öğrenimini terk etmiş, ana ve babasını adeta reddedip İstanbul'a gelmiş, Gültepe'de bir diş teknisyenliği laboratuarında çalışarak mesleğini çantadan öğrenmişti. Daha sonra askerliğini güneydoğuda PKK'ya karşı çarpışan Türk Silahlı Kuvvetleri'nin birliklerinde, başka askerlik arkadaşlarından öğrendiğime göre, köpek bakıcısı olarak -kendisi en ön saflarda en ağır silahları kullanarak çarpıştığı savındaydı- tamamlamıştı. Askerlikten kısa süre sonra ise benimle çalışmaya başlamıştı. Bu sırada Bursa Hemşirelik Yüksek Okulu mezunu sevimli bir kızla evlenip,

ondan 8 ay içinde şiddetli geçimsizlik nedeniyle boşanmış, bu nedenle giderek aile üyelerinin tümü tarafından iyice dışlanmış, İstanbul'da bulunan kendinden genç iki erkek kardeşine mesleğini öğretmek için gayret harcamış, ancak sonunda onlardan da uzaklaşmış, fizik bakımdan eni konu güçlü ve seyrek de olsa aşırı derecede sinirlenebilen bir kimseydi. Özetle velileri ya da eğitim yetkilileri tarafından hiçbir eğitim, denetleme ya da yönlendirmeye tabi tutulmamış, ya da tutulmayı kesinlikle reddetmiş, büyük kentlerde on binlercesinin başı boş kol gezdiği tipik bir maganda adayı!! Dikkat edilirse M.K.'nın burada saydığım önemli özellikleri, daha sonra kendisine konan "antisosyal psikopat" tanısına büyük bir isabetle uymaktadır.

[Psikopati, anormal kişilik ve karakter sonucu, çevreye karşı gösterilen uyum bozukluğudur. Psikopatlar bir yerde ya da işte sebat etmeme ve başarısız olma, sinir krizlerine varan düzeyde anormal asabiyet, aşırı değer verme manisi, aşırı duyarlılık, toplumdışılıkla birlikte görülen duygu soğukluğu, kavgacılık düşkünlüğü, fanatiklik, kendinde suç görmeyip tüm suçları başkalarında arama, başarı getiren zekilik, herkesle ve özellikle üstleriyle aşırı geçimsizlik ve tüm insancıl ilişkileri hiçe sayma özelliklerine sahiptirler. Bu özellik alkol, tiner, vb. psikososyal frenleri ortadan kaldırıcı maddelerin alınmasıyla krimonolojik boyutlara ulaşabilir. Karşı konulduklarında düşmanca duygularla, zorbalıkla tepki gösterirler. Çoğunlukla hastalığın oluşumunda ana baba kavgaları ve yoğun bir duygusal yoksunluk durumu yatar.]

M.K. beni iyice etkisiz duruma getirdikten sonra, bir sandalye çekip oturdu. Bacak bacak üstüne attı. Kendisini iyi tanıdığımdan, aşırı bir haz duygusu içinde olduğundan emindim.

"Yaşamda kalman parmağımın tetiği birkaç gramlık güçle çekip çekmemesine bağlı, öyleyse dediklerimi aynen yap" dedi. Sonra beni divanda yüzü koyun yatar biçimde bırakıp, dairenin ön tarafına doğru seyirtti. İki dakika sonra yine geldi:

"Seninle burada uzun bir birlikteliğimiz olacak; öyleyse bol bol sohbet edebiliriz" dedi. Bu arada ellerime, kollarıma bacaklarıma ve tüm vücuduma sardığı iplerden ve bunlara yaptığı düğümlerden düğüm atmada pek bilgisiz olduğunu görünce, içimde bir umut belirmişti.

"Yaptığımız yelkenli gezilerinde Allah'tan iplerin dilini öğrenmemişti" diye düşünüyordum. Acaba bu bilgisizliği kurtulmamı sağlayacak bir etken ya da umut ışığı olabilir miydi??

Karşımda bir metre kadar uzakta duran koltuğa oturdu. Beni de karşısındaki bir sandalyeye oturtup el ve kollarımı balkonda bulduğu teknemin ipleriyle arkamdan acemice bağladıktan sonra tabancasını ve elektrikli şok aygıtını ellerinden bırakmadan konuşmaya başladı:

"Şimdi biraz sohbet edelim. Önce bir şeyler içmek ister misin?" dedi. Çok gerilmiştim. Biraz gevşemek amacıyla, ağzım tıkalı olduğundan, gözlerimle yemek masasının üzerindeki üçte bir dolu olan "Bacardi" şişesini işaret ettim. Ağzımdaki mendili çıkarıp biraz içirdi. Ama benim asıl amacım ona da içirtmekti, çünkü doğası gereği alkole hiç dirençli olmadığını biliyordum.

"Sen de içsene" diye ısrar ettim.

Şişeyi dudaklarına götürdü, ama sonra birden gülerek bana bakıp vazgeçti. Bununla içimdeki umutlardan birisi böylece sönüyordu. Şişe bitene kadar içkiyi bana azar azar içirdi. Sonra:

"Bana kasanın, çeklerinin ve kredi kartlarının yerlerini söyle" dedi.

"Başım çok ağrıyor, bari hala yüksek sesle çalmakta olan televizyonu kapat, belki yerlerini anımsarım" diye ısrar ettim.

"Televizyon açık kalacak. Hiç ısrar etme " dedi. Bununla bağırmalarımı örtmek istiyordu.

Yine aynı şeylerin yerlerini sordu.

"Bilmiyorum" diye yanıt verdim.

"Ben hepsini bulurum" diyerek odadan çıktı.

Artık bir şeyler yapmamın zamanı çoktan gelmişti. Sandalyede bağlı olarak oturuyordum Ellerimle ayaklarımı arkamdan birbirine bağlayan pantolon kemerimi ani bir çekmeyle kopardım, ama özellikle el bileklerimdeki kelepçelerin neden olduğu dayanılmaz acı içkinin gevşetici etkisini neredeyse geçirmişti. M.K. kemerin kopmasından çıkan ufak gürültü nedeniyle koşarak yanıma geldi.

"Anlaşılan uslu durmuyorsun" dedi.

Hemen yatak odama koştu. Yatak çarşaflarımla geri döndü. Çarşafı ani hareketlerle yırtarak, dört parmak genişliğinde uzun parçalara böldü. Bu parçaların birkaçını vücudumun çeşitli yerlerine sıkıca ama acemice bağlayıp düğümledi. Kelepçeleri kemiklerime iyice dayanana kadar sıktı. Bence artık gözü tamamen dönmüştü. Kelepçelerin bileklerimi kavrayan bileziklerinin kenarları keskin olduğundan, canım eni konu yanıyordu. Kendisine bunu güçlükle belirttiğimde:

"Ne yapalım biraz dayanman gerekiyor" diyerek çektiğim acılara hiç aldırmadan odadan çıkıp gitti.

Biraz sonra kasamın içindeki tüm değerli şeyler elinde olarak geri döndü. eşimin mücevherlerini bulundukları mücevher kutusundan çıkardı. Küçük cam masayı önüme çekti. Mücevherleri üstüne dizdi. Bu arada dedemin köstekli altın saatini bulunca katılarak gülmeye başladı.

"Ne tuhaf adamsın. Babanın saatini bile saklamışsın, oysa bu hiçbir işe yaramaz" diyerek yıllardır özenle sakladığım dede yadigarı saati yere firlattı ve parçaladı. Maddi değeri çok yüksek olan "Robbe & Berking" 24 kişilik 980 ayar gümüş ve üstünde inisyallerimiz işli olan çatal-kaşık-bıçak takımımızı bulduğunda keyfine diyecek yoktu.

"Ulan hiç bunlar da kasaya konur mu?" diyerek kahkahalarla gülerek onları da beğenmedikleri arasına istifledi. Bazı mücevherleri "bunlar

hiçbir işe yaramaz" deyip kaldırıp hışımla yere attı. Bundan sonra, çocuklarıma yaş günü, sünnet düğünü, vb. önemli günlerinde aile büyükleri ve tanıdıklar tarafından hediye edilmiş ve bu nedenle manevi değerleri çok büyük olan altınların para albumünü eline aldı. Albumün plastik yapraklarından tüm altınları dışarı çıkardı. Hepsini önüme dizdi. Bunu görünce ağzımın bezle tıkalı olmasına karşın şöyle bağırdığımı iyice hatırlıyorum:

"Ne istersen al ve git. Ancak altınları alma, çünkü onlar çocuklarıma aittir ve aile büyükleri tarafından onlara armağan edilmiştir."

Çocuklarımın (Meltem ile Deniz) ikisini de çok iyi tanıyordu. Bu isteğime, ağzıma tıkalı mendilden ötürü sanki boğulurcasına, çeşitli kez bağırmama karşın, hiçbir tepki göstermedi. Yine hain bir tavırla odadan çıkıp gitti. Almanya'da öğrenimde bulunan Meltem ile Deniz'in ve altınları onlara armağan etmiş ve hepsi rahmetli olmuş aile büyüklerimin yüzleri gözlerimin önünden bir film şeridi gibi sürekli geçiyordu. Birden içinde bulunduğum aşırı gerginliğin etkisiyle, hiç tanık olmadığım bir şey oldu. Artık gözlerimden dökülen yaşları önleyemiyordum Hiç kuşkusuz bunda tüm olanlardan insanlık adına duyduğum utancın da büyük etkisi vardı. O sırada M. K. yeniden odadan içeri girdi. Karşımdaki koltuğa kurulup beni uzun uzun, yüzünde donuk ve mutlu bir ifadeyle süzdü. Biraz sonra yeniden içeri girdiğinde, elinde portföyüm vardı. Çek kartlarımı bir bir yerlerinden çıkardı.

"Oh oh, bunlar çok işe yarar" dedi.

Sonra gidip çek defterimi buldu. Bir az sonra da banka cüzdanlarım elinde olarak odadan içeri girdi. Banka hesaplarımı inceledi. Bazılarını az miktarlarda olduklarından beğenmedi, fırlatıp yere attı. Birkaç tanesi çok hoşuna gitmişti:

"Bunlarla iyi işler yapılır" dedi. İşine gelenleri ceplerine yerleştirdi. "Biraz daha sohbet edelim" diyerek yeniden karşıma oturdu:

"Biliyor musun, Müslümanlık'ta bile bir kural vardır. Biri yer öbürü bakar olmaz. Artık biraz da ben yiyeyim" hikmetini yumurtladı. Bu

sözleriyle İslam dini hakkında da ne denli bilgisiz olduğunu açıkça ortaya koyuyordu. Bunun üzerine kendisine şöyle dedim:

"İslam herkesin malının kendine ait olduğunu ve buna el uzatmanın en büyük günah ve haram olduğunu kabul eder. Ancak zenginlerin ihtiyaç içindekilere belli ölçülerde maddi yardımda bulunmalarını öğütler. Üstelik daha çok gençsin. Uzun ve ağır bir öğrenim yapabilmek için, senin yaşındayken bir kuruşum yoktu. Birden zengin olmak, çoğunlukla hüsranla sonuçlanır. Zenginlik adım adım ve ağır emekler karşılığında elde edilirse, değerli ve kalıcıdır."

Bu sözlerime katılarak güldü ve şöyle yanıt verdi:

"Edebiyatı bırak, ama yine de ne mücevherlerini ne de altınlarını almayacağım -sonradan hepsi cebinden çıktı- cebimde nakit para isterim. Evdeki tüm paraların yerlerini söyle. Ayrıca çek defterine 5 milyar TL (yaklaşık 29.000 dolar) yazacaksın ve ben gidip bunu bankadan çekeceğim."

Ben bunu şöyle yanıtladım:

"Portföyümde bulduğun 76 milyon TL ve 350 Alman Markı'ndan başka bu evin içinde bir kuruş nakit para yok. Her geçen an biraz daha balçığa saplanıyorsun. Beni öldürsen de, öldürmesen de kesinlikle yakalanacaksın. Doğal olarak öldürürsen çok daha ağır ceza yemek koşuluyla. Yol yakınken geri dön. Bu işten zararsız hatta karlı kurtulmak istiyorsan tek bir çıkar yolun var. Teklifim şudur: Çocukların altınları dışında evde ne bulursan alabilirsin. Beni serbest bırakırsan, birkaç gün içinde sana 5 milyarı ödemeye de söz veriyorum. Bilirsin verdiğim sözü tutarım." Yanıt olarak:

"Bana 5 milyar TL gerekli. Çek defterine yazar imzalarsın. Bankaya telefon edip parayı bana ödemeleri talimatını verirsin."

Bu sözünü şöyle yanıtladım:

"Bankadan bazen bana bile para vermiyorlar, çünkü parayı değişik değerlere bağlamış oluyorlar. Bu nedenle talimat versem bile, parayı alamama olasılığın çok yüksek. Üstelik 5 milyar gibi yüksek bir tutar için mutlaka kimlik kartını görmek isterler. Bu nedenle sonradan bile olsa kesinlikle yakalanırsın. Şunu aklından kesinlikle çıkarma. Mutlaka yakalanacaksın. Tek kurtuluş yolun teklifimi kabul etmendir."

M.K. buna şöyle bir yanıt verdi:

"Bunların hiç birisi benim derdim değil. Yaşamını kurtarmak için 5 milyarı nasıl ödeyeceğini kendin düşün ve bul." Sonra kredi kartımı çıkarıp: "Bunun şifre numarasını söyle" dedi. Kendisini şaşırtmak ve yıpratmak için yanlış numara verdim. Saat 19:00 olmuştu. Şifre numaramı alır almaz fırlayıp gitti. Büyük olasılıkla aşağıdaki bankomata gitmişti. Canımı dişime takıp, yaptığı acemice düğümlerin büyük kısmını debelenerek ve dişlerimle çözdüm. O sırada yine odadan içeri girdi:

"Verdiğin şifre yanlışmış" deyip, çözdüğüm tüm bağları yeniden ve aklınca daha esaslı olarak bağladı. Bununla da yetinmeyip evin bir köşesinde bulduğu su kayaklarımın tutunma trapezinin iplerini kesip, birer metrelik parçalar halinde çarşaf parçalarına ekledi. 10 milimetre çapındaki bu ipi koparmak bir boğaya bile nasip olmazdı ama, bu iplere yaptığı düğümler öyle uyduruktu ki, 3-5 dakika içinde hepsini açabilirdim. Eğer bilip de bir "camadan" ya da "kazık bağı" atabilmiş olsaydı, emellerine kısmen erişebilecekti.

Bana hiç göz açtırmamaya çalışıyordu. Bir yandan evin içini karıştırıyor, tabloların halıların altlarında para ve cep telefonumu araştırıyor bir yandan da iki dakikada bir gelip bir kısmını açtığım bağları pekiştiriyordu. Cep telefonumu yelkenlide unuttuğumu ısrarla söylememe karşın, onu buna bir türlü inandıramıyordum. El bileklerimi arkamdan kelepçelemişti. Bunları kelepçelediği ayak bileklerime arkadan yaptığı bağlarla bağlamıştı. El ve ayak bileklerimdeki dayanılmaz acılara karşın niyetim bu bağları sürekli açıp onu yorup, yıpratmaktı. Beni henüz öldürmeyeceğinden hemen hemen emindim. Çünkü daha ona lazımdım. Öldürmek için bankamın açılış saatini yani ertesi sabah saat 9:00'u bekliyordu. O saatte gidip bankadan 5 milyarı alacak ve olanları kimseye anlatmayayım diye beni öldürecekti.

Banka açıldıktan sonra beni öldüreceğine şu iki göstergeye dayanarak hemen hemen kesinlikle inanıyordum:

Birincisi: Muayenehanemin ilaç dolabından 10 mililitrelik sodyum sitrat şişesini önümdeki masanın üstüne koydu. Bu maddenin yarısı kadarını yıllar önce Almanya'da yaptığım bir kobay araştırmasında kullanmıştım. Bu, kan pıhtılaşmasını önleyen, asit ortamlı bir çözeltiydi. Laboratuar tüpündeki kana birkaç damla karıştırılacak olursa pıhtılaşmayı önler, ancak şişenin yarısı damar içine zerk edilirse, muhtemelen ölüme neden olabilirdi. Şişenin üzerindeki Almanca kullanım açıklamasını bana tercüme ettirdi. Doğal olarak ne olduğunu kavrayamayınca,

"Her neyse, eninde sonunda bir ilaç; seni ya uyutur ya da öldürür. Sonuçta ikisi de aynı kapıya çıkar" dedi!

Gidip muayenehaneden karpül şırıngalarımdan birini getirdi. Bu şırıngalarla çözeltiyi şırıngaya çekebilmek için belli bir teknik uygulamak gereklidir. Tekniği bilmediğinden çözeltiyi aspire edemedi (ilacı şırınganın içine çekmek). Bunun üzerine tek kerelik bir rekor şırıngası buldu. Bununla aspirasyon kolayca olasıydı. Şöyle dedi:

"Bunlar bir kenarda dursun. Zamanı gelince kullanırız!"

İkincisi: Şöyle konuştu:

"Görüyorsun ya, önündeki cam masa dahil, her yere parmak izlerimi bıraktım." Sonra masanın üzerine parmaklarını iyice ve çeşitli kereler parmak izleri cama iyice çıkacak biçimde bastırdı. Bunu yaparken gözleri fal taşı gibi açılmış bana bakıyor ve ağzı kulaklarına vararak müthiş bir haz duyduğu açıkça gözleniyordu. Bunun üzerine:

"Parmak izlerini kasten bırakmaktaki amacın nedir?" diye sordum
"Nasıl istersen öyle değerlendir!" diye yanıtladı.

Bence bu iki gösterge parayı aldıktan sonra beni öldüreceğinin somut delilleriydi. Çünkü olayların peşinde hem beni hem de parmak izlerini bilerek bırakacak kadar bilinçsiz davranmıyordu. Tersine, girişimlerini tam bir soğukkanlılık ve kararlılıkla amacına uygun olarak yürütüyordu. Üstelik maddi-manevi bir çıkmaz içinde kıvrandığı her durumundan anlaşılan ve muhtemelen psikososyal frenleri ortadan kaldırıcı hap etkisi altında bulunan bir psikopat için, cinayet işlemek, kuşkusuz tereddütsüzce uygulanabilecek bir kurtuluş çaresi idi! M.K. sözlerini şöyle sürdürdü:

"Buraya gelmeden avukatla konuştum. Bana bu işin cezasının 36 yıl olduğunu söyledi. Ben nasılsa mahvoldum. Tek çıkış yolum 5 milyarı aldıktan sonra, Hollanda'daki PKK teşkilatımız aracılığıyla Hollanda ya da İtalya'ya, oradan da Kanada'ya kaçmaktır. Biliyorsun ben yarı Kürdüm ve PKK'ya para topluyorum. Senden önce 3-4 kişiden daha tabanca zoruyla para aldım. Hepsi de istediklerimi güzel güzel ödediler. Şerefsizlerden yalnızca bir tanesi masasının üstüne tabancamı koyduğumda, tir tir titremiş ve yalvarmıştı. Sen ne titriyorsun ne de yalvarıyorsun. Ömrün çalışmakla geçmiş. Bence böyle kazanılmış paranın değeri yok. Para kısa yoldan kazanılmalı."

Saat tahminen 20:00 olmuştu. Ertesi sabah saat 9:00'da istediği para bankada serbest kalacaktı. Zira ilgili banka memuresi para bağlamalarını saat 11:00'de yapıyordu. Daha önce yani 9:00'da yapması için dua etmenin hiçbir yararı yoktu. Demek ki yaklaşık 13 saatim daha kalmıştı. Aklını bankadan alacağı 5 milyar liraya takmıştı. Ona şöyle dedim:

"Para bağlıysa sana para vermezler." Yanıt olarak: "Önemli değil. Gerekirse birkaç ay bile beklerim" dedi.

"Sen çıldırdın mı bu koşullarda birkaç ay bekleyemeyiz. Ne yiyeceğimiz var ne içeceğimiz. Üstelik beni arayacak randevulu hastalarım, aklıma şimdi gelmeyen bir çok kişi ve yakınlarım var. Bunlar durumu kesinlikle güvenlik güçlerine bildireceklerdir. Bu işin içinden kurtulman olanaksızdır. Gel teklifimi kabul et." dedim.

Ama ne yazık ki durumun ertesi sabah aleyhime sonuçlanacağını,

çünkü o zaman paranın bağlı olmayacağını kesinlikle biliyordum. Ancak şunu da biliyordum ki onu ertesi sabaha kadar ne kadar çok yorarsam, benden 27 yaş genç olduğundan, uykusu benden daha erken gelecekti. Öyleyse yaptığı düğümleri sürekli olarak çözmeliydim. Sürekli onu yıpratıcı işler yapmalı engeller çıkarmalıydım. Aldığım değişik spor ve yelkencilik disiplinleri sayesinde ise nasılsa benden önce yorulacağını var sayıyordum. Ayrıca bu benim için bir yaşam savaşı olduğundan, ondan daha dayanıklı olmak zorundaydım. Üstelik kelime anlamları nüanslarının keskinliği bakımından en mükemmel dillerden biri olan Almanca'da "uykusu gelmiş" ve "yorgun" kavramlarının karşılığı aynı sözcüktür (müde). Eğer bu kavram nüansı doğruysa, ki doğru olduğunu çok kez görmüştüm, ne kadar çok yorulursa o kadar erken uyuyacaktı. Onu yorabilecek en önemli etmen ise bendim. M.K. birden ortaya üç yenilik attı:

"Haydi bakalım artık aşkımız yatak odasında sürecek!"

Beni tabancasını başımın arkasına dayayıp yatak odama götürerek yatağıma yüzükoyun yatırdı. Bileklerimdeki kelepçeleri yatağın çelik somyasına sıkıca bağladı. Ayak bileklerimdeki kelepçeleri de yatağın ayak ucuna bağladı.

"Açmaya çalışırsan boynundan da bağlarım, burada güzel güzel uyu" dedi.

İkinci yenilik ise daha berbattı:

"Birazdan Hollanda'daki teşkilattan iki arkadaşım daha gelecek. Onlar benden nöbeti devralacak. Üstelik ikisi de benden çok daha serttirler. Sana benim davrandığım kadar hoşgörülü davranacaklarını sanmam. Onlara söz dinletmem olanaksız, çünkü teşkilatta benden üst mevkidedirler. Ancak elimden geldiğince seni öldürmelerini önlemeye çalışırım" dedi. Üçüncüsü ise daha da berbattı: Hollanda'dakilerin Almanya'daki kızım Meltem'i kaçıracaklarını ileri sürüyordu.

M.K. 24 Temmuz-23 Ağustos 1997 tarihleri arasında -benden gizli tutarak- kara yoluyla Almanya'ya vizesiz pasaportuyla -tüm

uğraşlarına karşın vize alamamıştı- bir gezi yapmıştı. Bu gezi sırasında oradaki muayenehanemize gitmiş ve iki gün süreyle orada diş hekimi olarak çalışan eşim Karhan'ı kendisine 6.000 Alman Markı vermesi için iknaya çalışmıştı. Sözde bu parayla Hollanda'daki teşkilattan, yaşamakta olan bir Belçikalının pasaportunu satın alacaktı. Bu arada tesadüfen muayenehaneye uğramış olan Meltem'le 1-2 saat konuşmuştu. Eşim Karhan istediği parayı vermeyip tüm ısrarlarına karşın -çalışma izni olmadığından- ona oradaki diş teknisyenliği laboratuarımızda iş vermeyince, Türkiye'ye dönerken Almanya-İsviçre sınırında yakalanıp, İsviçre polis ilgilileri tarafından uçakla İstanbul'a gönderilmişti.

Artık şimdi sezdiğime göre bu gasp olayından bir hafta kadar önce portföyümden Meltem'in fotoğrafının yok olması, o zaman sandığım gibi basit bir kaybolma olayı değil, tercümeler için önceki gelişlerinde M.K. tarafından gerçekleştirilmiş bir aşırmaydı. Bu gelişlerinden birinde dairenin ev tarafındaki tuvalete gittiğini iyice hatırlıyordum. Demek ki bu tuvalet ziyareti Meltem'in fotoğrafını aşırmak için bir bahaneydi. M.K.'nın bunu yapmakla bir tek amacı olabilirdi. Meltem'in fotoğrafını Hollanda'daki sözünü ettiği teşkilat üyelerine yollayıp, oradakilere onu tanıtmak ve böylece Almanya'dan kaçırılmasını sağlamak! Belki de Almanya gezisi sırasında bu kaçırma olayıyla ilgili girişimlerde de bulunmuştu? Böyle bir kaçırmayı yapmaktaki nedeninin ne olduğunu sorduğumda:

"Bekle görürsün. Nedenini şimdi söyleyemem" diye yanıt verdi. Muhtemelen Meltem'i rehine alıp, -tüm hesaplarımı ve var olan paramı da bu saldırıyla öğrenmişti- karşılığında teşkilatı aracılığıyla eşim Karhan'dan para isteyecekti. Ama nasıl???

İşte böylece M.K. üç önemli taşını daha ileri sürmüş oluyordu. Bir şeyler yapamazsam, artık mat olmama 11 saat kadar bir zaman kalmıştı.

Otuz beş yıl önce yelkenciliğe başladığım sıralarda, acaba o zaman kullandığım ufacık dingiler (ufak tekne) batar mı diye endişelendiğim anlar olmuştur. Ancak böyle düşündüğüm her kez, işlerin daha da ters gittiğini gözlemişimdir. Korkunun ecele yarar vermediği hepimizce bilinir. Öyleyse böyle durumlarda en uygunu "deniz soğuktur, soğukkanlıya geçit verir" prensibime uymaktır. Aslında cerrahide

ameliyat yaparken de aynı prensipler geçerlidir. Eğer hastaya zarar vereceğinizi düşünür ya da ona aşırı acıma duygusuna kapılırsanız, operasyonun gidişinde terslikler baş göstermeye başlar. Bu nedenle cerrahi korkusunu yenememiş hekime, tek söz sahibi olarak ameliyat yapma olanağı tanınmaz. Ben hem cerrahi hem denizcilik korkularını uzun yıllar önce unutmuş olduğumdan -bence cerrahlardan çok amatör denizci çıkmasının nedenlerini de bu müşterek noktalarında aramak yerinde olur- en tehlikeli operasyonu yapmaya da tereddütsüz karar veririm, en sert havaya da tereddütsüzce katlanırım. İşte yıllar boyu edindiğim bu alışkanlıklarım sayesinde, ölümü düşünüp maneviyatımı hiç bozmuyordum. Ancak sürem kısıtlı olduğundan, acele etmemeli, ama zaman da kaybetmemeliydim. Çünkü acele etmenin böyle durumlarda her şeyi bozan en önemli etmen olduğunu yıllardır uğraştığım her iki disiplinden de iyice biliyordum. Üstelik hesabıma göre M. K. nasılsa benden erken uyuyacaktı. Öyleyse artık yüce Tanrı'ya onu benden önce uyutması için dua etmekten başka şimdilik yapacak bir şey kalmıyordu. İşte ben de bunu her fırsatta yerine getirmeyi ihmal etmiyordum.

Sanırım artık evim ve muayenehanemde yürüttüğü değerli eşya toplama girişimleri de sona ermişe benziyordu. Çünkü bu arada ruhsatlı tabancamı ve 4 tane av tüfeğimi de bulmuş, hepsini mermileriyle tamamen doldurup büyük bir haz içinde dolu olduklarını bana gösterip tüfekleri odanın bir yanına sıra sıra dizmiş, tabancamı da kendininkinin aksi tarafına bel kemerine sokmuştu. Bu kadar silahla ne yapmak istediğini sorunca:

"Buraya çok davetsiz misafir gelebilir. Onlarla güzel bir çarpışma yapmak için gerekli olabilirler" diye yanıtlamıştı. Ben ise:

"Yaptığın iş çok tehlikeli. O silahlarla oyuncakla oynar gibi oynuyorsun. Onların hepsinin kullanım ayrıntılarını bilmen olanaksız." Zaten çoğunun işleyiş mekanizmalarını bana soruyordu ve ben de hiç birini bilmediğimi söyleyip onu yıpratıyordum."Çok tatsız işler çıkarıp başına bela açacaksın. Hemen hepsini boşalt" dedimse de, sözümü dinlemiyordu.

Artık, sabah 9:00'da yakındaki bankadan parayı çekmek ve bu sürede beni gözetleme altında tutmaktan başka yapılacak pek önemli işi kalmamıştı. Şimdiye kadar 3-4 kez tuvalete gitmek istediğimi

bildirmiş ve gitmeyi başarmıştım. Bu tuvalet ziyaretleri onu epeyce yoruyordu, çünkü bağları boyuna açıp bağlaması gerekiyordu. Bu uğraşları sırasında düğümleri ne denli uydurma attığını gözleme fırsatı bulduğum gibi -bunun yaşamsal öneminin farkındaydım- şiddetli bilek ve omuz ağrılarım nedeniyle, her keresinde öyle bağla, böyle bağlama biçiminde pazarlık eder olmuştuk. Attığı çok hatalı camadan düğümlerinin kuvvetle çekildiğinde açılıverecekleri kuşkusuzdu. Bağlama pazarlıklarımızın ikisi sırasında belindeki kayışa sokulu kendi tabancası -sağ kasığı hizasında, benimki sol kasığı hizasında duruyordu- o anda tuvalete gitmek için çözdüğü sol elimin 15 santim kadar yakınına gelmişti. M.K. solak olduğundan sol tarafındaki benim tabancama davranana kadar kendi silahıyla onu safdışı bırakabilirdim. Ancak eğer tabancasının namlusunda kurşun sürülü değilse, o zaman da onun benim işimi bitirmesi an meselesiydi. Üstelik sol elimle tabanca kullanmaya hiç alışık değildim. Risk oldukça büyük olduğundan iki keresinde de tabancasını belinden almaktan vaz geçtim. Sanırım buna hala çok hamd etmem gerekiyor. Belki de bu durumlara düşerek ne tepki vereceğimi sınıyordu?

M.K.'ya uyguladığım bunca yorma çabalarıma karşın, kendisini uyutmayı başaramadığıma göre, yatakta derin bir uykuya dalmış rolü oynamaya karar verdim Güçlü bir horlamadır tutturdum Horlama numarası ağzımda tıkalı olan bez sayesinde çok güzel becerilebiliyordu. Eskiden iki dakikada bir gelip lambayı açarak bağlarımı iyice kontrol ediyordu. Ben horlamaya başlayınca bu gelişleri 5-10 dakikada bire çıktı. En kötüsü kolumda saatim bulunmadığından ve duvardaki saatin pili bitmiş olduğundan, infazıma ne kadar süre kaldığını bir türlü hesaplayamıyordum. Tahminen 5-6 saatim daha vardı. Horlayarak bir saat kadar zaman harcamıştım. Dışarıdaki lambanın loş ışığı içeriye vuruyordu. Bu arada bacaklarımdaki ipleri açmak için yaptığım bir zorlamada ufak bir gürültü çıkmasına neden oldum. M.K.'nın kapı pervazını yalayarak çok çevik bir hareketle içeri girdiğini görmemle göz göze gelmemiz bir oldu. Uyumadığımı anlamıştı. Alaycı bir bakışla sırıtarak o sürede epeyce gevşettiğim bağları yeniden iyice sıkıp gitti.

Daha çok zaman kaybetmemek için M.K. odadan çıkar çıkmaz girişimlerimi yeniden başlattım Ayak parmaklarımın ve bacaklarımın yardımıyla ayak bileklerimi bağlayan ip ve çarşaf parçalarını yeniden açtım O sırada ağzımdaki bezi M.K.'ya yeniden çıkarttırmıştım. Yatak odamdan arka balkona ve hava boşluğuna açılan kapının kolu, ayağımın 1 metre kadar uzağındaydı. Niyetim, ayak parmaklarımla

kapı kolunu çevirmek ve hava boşluğuna avazım çıktığınca bağırmaktı. Bu durumda beni öldürmesinin olanak dışı olduğunu sanıyordum, çünkü hem henüz 5 milyarı ele geçirmemişti, hem de bağırmama yetişenler olursa beni öldürmesi cezasının artmasından başka bir sonuç doğurmayacaktı. Ama eğer bağırmamı duyan ya da buna gelen olmazsa ne olurdu? Kapı kolunu ayağımla çevirdim. Kolun dönmesinden ufak bir tıkırtı çıkmıştı. O anda M.K.'nın hızla içeri daldığını duydum. Yüzükoyun yattığımdan çevreyi göremiyordum. Ancak ayak seslerinden anladığıma göre balkon kapısına doğru gidiyordu. Kapıyı hışımla kapadı. Ayak bileklerimi yeniden sıkıca birbirine ve somyaya bağladı. Pazarlık sonucu kelepçelerin her ikisini de el bileklerime bağladığından -her bir el bileğime bir kelepçe- ayak bileklerimi çarşaf parçaları ve iplerle bağlıyordu.

Almanya'da bulunan eşim Karhan'la son olarak telefonda bir önceki gün -yani 8 Eylül pazartesi- günü konuşmuştuk. Karhan'ın beni 9 Eylül salı günü bütün gün boyunca telefon edip bulamamış olma olasılığı kuvvetliydi. Çünkü M.K. telefonlarımın kablolarını koparmış olduğunu ve kimsenin bize ulaşma olasılığının bulunmadığını söylemişti. Bunun doğru olduğu anlaşılıyordu; çünkü koca gün boyunca telefon bir kez bile çalmamıştı. Karhan zaman zaman olan telefon kesilmelerini bildiğinden kuşkulanma olasılığı pek yoktu, yine de bunda bir umut kapısı olabilirdi. Kaldı ki Karhan bu işin farkına varsa bile, o kadar uzaktan ne yapabilirdi? M.K. kat kapısını sıkıca kilitlediğini ve kapı zilini bozduğunu da söylemişti. Gerçekten kapı da hiç çalmıyordu. Acaba gelip geri dönen ya da telefona yanıt alamayan hastalardan ve daha bir çok akla gelmeyen kişiden bir umut beklenebilir miydi? Hayır, çünkü onların bir önlem almaları için de henüz oldukça erkendi. Öyleyse geri kalan sürem içinde dışarıdaki dostlardan bir şeyler beklemek de olanak dışı görünüyordu.

Saatin sabahın 4:00'ü olduğunu tahmin ediyordum. Bu arada M.K. ise yaklaşık 18 saattir pek yorucu ve stres dolu bir zaman geçirmişti. Artık yorulup uykusunun geldiği belli oluyordu. Bunun üzerine iki kişilik yatağımın üzerine yanıma sırtüstü uzanıp, gözlerini kapayarak, uyur gibi yaparak, dinlenme denemelerine kalkışmış, ama kendisine bilinçli olarak göz kırptırmamıştım. Bu rahatsız etmelerimden kurtulmak için ağzımı yeniden iyice tıkadı. Sonra yandaki salona geçip tahminime göre beni üzerine devirip bağladığı divana uzandı. Biraz sonra artık tüm göstergeler divanın üstünde uyumuş olma olasılığının yüksek olduğunu göstermeye başlamıştı. Bu varsayıma göre aramızda 1 metre kadar bir uzaklık ve 15 santim kalınlığında bir duvar vardı. Oranın

lambası gibi benim yatak odamınki de sönüktü. Yalnız iki odayı birbirine bağlayan koridorun ışığı yanıyordu. Sürekli olarak iki dakikada bir yaptığı kontrol ziyaretleri ise tümüyle kesilmişti.

Biraz beklemeye ve ortaya yeni çıkan bu sessizliğe bir tanı koymaya karar verdim. On dakika kadar sonra M.K.'yı adıyla yüksekçe sesle çağırdım. Niyetim kendisine bir şeyler içmek istediğimi söylemekti. Ancak her zamanki çağırmalarımın aksine kendisinden bir yanıt alamadım. Biraz sonra yine seslendim; yine ses yok! Ya beni tuzağa düşürmeye çalışıyordu, ya da uyumuştu. Artık her şeyi ikinci olasılığa göre planlamaktan başka çarem yoktu. Derhal işe girişmeliydim. Ne de olsa bu bir ölüm kalım mücadelesiydi. Hemen yeniden ayak bileklerimdeki bağları sıyırıp parçalayarak açmaya koyuldum. Bir yandan İnşallah yeniden içeriye girmez diye Tanrı'ya dua ediyordum Planım kafamda kristalleşmişti: Daha önceki zorlamalarım sırasında kol bileklerimin bağlı olduğu kelepçelerden birkaç kere bir kıtırtı sesi duymuştum. Bu sesten hemen sonra kelepçenin biraz gevşediğini gözlemiştim. Acaba bu benim için bir kurtuluş yolu olabilir miydi? Kelepçeleri böylece açmayı başarabilirsem, muayenehane bölümündeki 2. muayene odamdaki pencerenin altında bulunan kalorifere bağlı ipten yapılmış denizci merdivenimle Halaskargazi Caddesi'ne inecektim.

Bu 11 metre uzunluğundaki ip merdiveni 5 yıl kadar önce apartman merdiveninde çıkabilecek bir yangına karşı güvenlik önlemi olarak Eminönü'ndeki ip merdiven örücülerine yaptırmıştım. O zaman apartman kapıcısı Hamit'le bu ip merdivenin provasını yaptığımızda, caddede biriken kalabalık bu işe epeyce gülmüş ve belki de "Acaba Doktor oynattı mı?" diye ciddi ciddi düşünmüştü. Tıpkı yelkenlim "Meltem & Deniz III"teki tüm güvenlik önlemlerini tekneye binen herkese iyice açıklamayı adet edindiğim gibi, muayenehane ve evimde çalışanlara da, başka güvenlik önlemlerinin yanında, bu denizci merdivenini gösterip açıklamayı prensip edinmişti m. Bu nedenle M.K.'ya da benimle birlikte çalışmaya başladığında (1993 Eylül sonu) bu merdiveni göstermiştim Tepkisi beklenileceği gibi alaycı olmuş, her vesileyle de bu ip merdivenden alaycı söz etmiş, ancak son 1,5 yıldır bu merdivenden söz edildiğinde, bu hafife almanın yerini bir ciddiyetin aldığını gözlemiştim. Şimdi bu gözlemimin, bu soygunu planlamaya başlama zamanı -bir buçuk yıl kadar öncesi- ile ilişkili başka bir gösterge olduğunu düşünüyordum

Artık yüce Tanrı'ya onu uyutması ve bana gerekli gücü vermesi için dua ediyordum. Birkaç dakika uğraşarak ayak bileklerimdeki bağları çözdüm Geçen 21 saatlik süre içinde sürekli olarak kelepçelerin yapısını incelemiş ve şunları saptamıştım Kelepçenin bileğe takılan bölümü iki tane yarım daire biçimli çelik parçadan oluşuyor. Bunlardan birinin içbükey kenarında dişler var. Bu parça öbürünün içine dairesel olarak dönerek girdikten sonra, anahtarla hareket ettirilen bir pim dişlerin arasına girip, dişli kenarlı parçayı öbürünün içinde sıkıca kilitliyor. Öyleyse bütün iş kilitlemeyi gerçekleştiren bu pimde. Acaba bu pimin kırılması ya da dişlerin arasından kayarak boşanması için ne kadar bir güç gereklidir?? Ne kadar olursa olsun, artık kararımı vermiştim. Çeke çeke ya pimleri kıracaktım, ya pim dişler arasında kayarak boşanacaktı ya da bileklerim parçalanıp kanayacaktı. Üçüncü olasılıkta M.K.'nın akacak kanı görerek baygınlık geçirme olasılığı yüksekti; çünkü onun kan görmeye direnci olmadığını birlikte yaptığım ameliyatlarda takındığı tutumdan biliyordum. Bayılacak olduğu taktirde ise, balkon kapısını açıp tüm gücümle bağırarak yardım isteyecektim. İşte o sırada aklıma gelen olasılıklar bunlardı.

Ayak bileklerimi bağlayan bağları sıyırıp kopardıktan ve ayaklarımı tümüyle serbestledikten sonra yatakta ayaklarımın üstüne doğruldum Tıpkı teknede baş üstünde demir alır gibi bir pozisyona geçtim. Bu arada M.K.'ya iki kez daha seslendim, ama yanıt gelmiyordu. Ya uyumuştu ya da menhus bir planın daha peşindeydi. Tanrıya bana gerekli gücü vermesi için dua ederek kelepçelerin yatak somyasına bağlı bileziklerine parmaklarımla tüm gücümle asıldım. Bu arada bileklerimde ve parmaklarımda duyduğum feci acıları artık hiç düşünmüyordum, ama varsaydığım üç olasılıktan hiç biri gerçekleşmiyordu. Bu güç denemelerini altı yedi kez yineledim. Bileklerimden kan akmasına az kaldığı bir anda, parmaklarımla tüm gücümle asıldığım sol kelepçenin yatağa bağlanmış bileziğinden "kurt" diye bir ses çıktığını duydum. Aynı sesi kelepçeleri zorladığım daha önceki denemelerimde de bir iki kez duymuştum, ama M.K. bir az gevşemiş kelepçeleri hemen sıkıştırmıştı. Sol kelepçeyi olanca gücümle yeniden çektim. "Kurt, kırt" diye iki ses daha duydum ve sol elim serbest kaldı. Dünyaya yeniden gelişimin habercisi olan o sesi ömrüm olduğunca unutamam İnanılmaz gerçekleşmiş ve bunu bana göklerdeki yüce bir güç bahşetmişti. Bu kez sağ kelepçeyi iki elimle birden çekmeye başladım. Sonuçta o da tıpkı birincisi gibi açıldı! Tanrım senin büyük yardımınla artık serbesttim.

Artık serbesttim, ama işim bitmemiş, belki de yeni başlıyordu. Önümdeki en çetin engel şuydu: M.K. acaba gerçekten uyuyor muydu, yoksa içerde elde silah beni mi gözetliyordu? Yatak odamın kapısının pervaz kenarına sırtımı dayayıp, pervazı adeta sırtımla yalayarak koridora doğru döndüm. Birden M.K.'nın üstüste atılmış ayaklarını gördüm. Kıpırdamadan duruyorlardı. Biraz bekleyişten sonra yine adıyla seslendim. Ayaklarında yine kıpırdama olmadı. Öyleyse büyük olasılıkla uyuyordu. O anda koridorda yere yerleştirdiği "boğma teli" gözüme ilişti. Bu öldürücü aracı oraya yerleştirdiğine göre, herhalde beni biraz ilerde olan WC'ye bir götürüşünde, arkamdan bu telle boğacak, sonra kendi tabancamla kafama bir kurşun sıkıp, silahı elime tutturarak, cinayetine intihar süsü verecekti. Böylece M.K.'nın kan görüp bayılma olasılığı da epey azalmış olacaktı. Ya da daha önce hazırladığı şırıngalarla öldürüp, sanki şırıngaları kendi kendime yapmışım süsü verecekti. Böylece tümüyle doğasına uygun kansız ve menhûs bir cinayet işlemiş olacaktı.

M.K. uyanık idi ise, koridordaki 1 metrekarelik bir alanda beni görmemesi olanaksızdı. Ayaklarımın çıplak olmasından yararlanarak, o tehlikeli bölgeyi bir hayalet gibi hiç gürültü çıkarmadan zıplayarak geçtim. Neyse beni gördüğüne dair bir belirti yoktu. Hemen telefona koştum Beklediğim gibi çalışmıyordu. Kat kapısı ise kilitliydi ve anahtarlar M.K.'daydı. Hızla ip denizci merdivenimin bulunduğu ve Halaskargazi Caddesi'ne bakan 2. muayene odama daldım. Kapısını içerden kilitledim; ancak kapı incecik bir camdan yapıldığından, M.K.'nın bunu kırması pek kolaydı. Bu nedenle kapının önüne bazı şeyler yığmayı düşündüm. İskelet diş protezlerini dökmek için kullandığım ve orada geçici olarak duran büyük, ve onun yarısı büyüklüğündeki küçük metal eritme fırınlarımı kapının önüne taşımaya başladım. 6 ve 7 Eylül tarihlerinde yaptığım ağır ve uzun sürmüş bir yelken seyrinden bir gün önce dönmüştüm. Bunun verdiği fizik kondisyon kollarımda hala mevcuttu. Bunun ve can havlinin verdiği güçle tahminen 50 kilo ağırlığındaki küçük fırını kolayca kucaklayıp kaldırdım, çünkü yerde sürüklememin gürültü çıkarmasından çekiniyordum. Ancak çok kötü bir şey oldu. Nasıl olduysa bilmiyorum, fırını tam yerine yerleştireceğim sırada sabahın sessizliğinde büyük bir gürültü çıkararak yere devrildi. Allah'tan ayağıma düşmemişti. Yoksa ayağımın pestile dönmesi işten bile değildi. İşte bu beklenmedik tatsız olay M.K.'yı uyandırmış olabilirdi. Bu kez tahminen 100 kilo ağırlığındaki ve yaklaşık bir bulaşık makinesi büyüklüğündeki büyük fırını kapının önüne aynı şekilde taşıdım. Yere yuvarlanan küçük fırını büyüğün üstüne yerleştirdim. Tüm bu önlemler M.K.'nın camı kırıp içeri girmesini tamamen

önlemese bile ona epeyce güçlük çıkarırdı.

M.K. çıkan gürültüden uyanıp her an üzerime saldırabilir diye düşünerek caddeye bakan pencereye koşup pencereyi açtım. Koca caddede kimsecikler yoktu. Sonradan yaptığım hesaba göre sırada saat 5:40 imiş. Pencerenin altındaki kalorifere sıkıca bağlı olan ip denizci merdiveni ise birbirine dolanmıştı. Aslında ipler teknede de her zaman aleste (kullanıma hazır) olmalıdır. Böyle olmadığında çıkabilecek güçlüklerin nelere mal olduğu denizcilerce iyi bilinir. Her zaman çok özenle yerine getirdiğim bu prensip, bu kez en gerekli olduğu anda, elimde olmayan nedenlerle bozuktu. Bu nedenle merdiveni açmak için, bana iki saat gibi gelen, iki dakika kadar bir zaman harcamak zorunda kaldım. Sonunda merdiveni caddeye sallandırdım. Bu sırada caddeden geçmekte olan tek insanı gördüm. Kırk yaşlarında, pejmürde kılıklı, uzunca boylu, zayıf bir adamcağızdı. Apartmanın üçüncü katındaydım. Duyabileceği en alçak sesle ona seslendim. Neyse duymuştu. Ona hala bir bilezikleriyle iki koluma bağlı olan kelepçeleri göstererek, içerde beni öldürmek üzere olan silahlı birinin bulunduğunu ve hemen apartmanın cadde kapısından içeri girip, girişte bulunması gereken apartman gece bekçisini dışarı çağırmasını söyledim. Kısa bir şaşalamadan sonra, adam apartmandan içeri daldı ve bekçiyle birlikte dışarı çıktılar. Bu arada ben ip merdivenden aşağıya inmeye başlamıştım. Bekçi beni bu durumda görünce iyice afalladı. Kendisine hemen koşup 500-600 metre ilerdeki Şişli Karakolu'na durumu bildirmesini söyledim. Bekçi yandaki İzzet Paşa Yokuşu'ndan yukarı doğru koşa koşa gitti. Caddenin karşı tarafında duran taksi şoförüne de hızla karakola gazlamasını söyledim. Şoför İzzet Paşa Yokuşu'nun girilmez yön olmasından tereddüt ediyordu. Epeyce şaşkınlıktan sonra o da sonunda durumun ciddiyetini kavrayıp karakola doğru gazladı.

Kulağım sürekli içinde bulunduğum muayene odasının yığınak yaptığım kapısındaydı, çünkü M.K.'nın her an cam kapıyı kırıp içeriye dalabileceğini düşünüyordum. Bir yandan da bu olasılığa karşı kollarım, omuzlarım ve özellikle bileklerimdeki şiddetli ağrılara karşın, denizcilik eğitimimden edindiğim alışkanlığa dayanarak, ip merdivenden aşağıya iniyordum Biraz indikten sonra nasıl olduysa aşağıda yavaş yavaş bir kalabalık oluşmaya başladığını gözledim. Görünüşe göre içlerinde beni tanıyan kişiler vardı. Israrla:

"Sakın merdivenden aşağıya inme. Yaptığın iş çok tehlikeli. İtfaiyeye

haber verdik. Gelip seni alacaklar" diye boyuna sesleniyorlardı.

Kol ve bileklerimdeki bitkinlik nedeniyle aşağıya düşme olasılığım oldukça yüksek görünüyordu. Bu nedenle aşağıdakilerin ısrarlarına uyup hemen hemen yarısına kadar inmeyi başardığım merdivenden yine yukarı çıkmaya başladım ve pencerenin alt pervazının içine yüzükoyun uzanıp yattım. Bu sırada bir bacağım dışarıda ip merdivende, öbürü pencereden içerde M.K.'dan gelebilecek bir saldırıyı bekliyordum. Yatmaktaki amacım M.K. içeri girerse kurşunlarına hedef olmaktan olabildiğince sakınmaktı. Bu koşullarda sabah çiselemiş çiğle ıslanmış olan pervazdan ufak bir talihsiz kayma, kolayca yaşamıma mal olabilirdi.

Apartman gece bekçisinin seyirterek gitmesinden beri 3-4 dakika kadar bir süre geçmişti ki, ilk polis arabası kapının önüne yanaştı. Bundan kısa süre sonra 3-4 polis arabası daha geldi. Arabalardan inen sivil giysili ve polis olduklarını sandığım kişiler bana neler olduğunu soruyorlardı. Ben de:

"Katın arkadaki ev bölümünde ağır silahlı biri var. Her an buraya girme olasılığı mevcut. Uyuyordu, ama şimdi uyanmış olabilir. Yapılacak iki şey var. Ya birden kat kapısını kırıp içeri dalmanız, ya da M.K.'nın gelmelerini beklediği iki teşkilat üyesiymiş gibi davranıp, kapının üzerindeki gözetleme dürbününden görülmeden, kapıyı M.K.'ya açtırmak" dedim. Polisler:

"Bize kat kapısını kırma yetkisi veriyor musun?" diye sorunca, doğal olarak tereddütsüz:

"Evet!" diye yanıtladım. Bu arada orada birikmiş kalabalıktan biri: "Ama o kapı çeliktir" diye sesleniyordu. Ben de:

"Hayır tahtadır, ama çok sağlamdır" dedim.

"Polisler sakın ip merdivenden aşağıya ineyim deme. Biz seni kurtaracağız" diyerek apartmanın cadde kapısından içeri daldılar. Aradan 20 saniye kadar bir süre geçti geçmedi, kat kapısında birkaç

şiddetli gürültü duydum. Bu gürültü ya kapının kırılma gürültüsüydü, ya da M.K. bazı eylemlerde bulunuyordu. Bunun hemen peşinden bana:

"Dışarı çık!" diyen sesler duydum.

Bu ses sanki M.K.'nın sesiydi. Doğal olarak dışarı çıkmadım. Benzer bir ses yine aynı uyarıda bulununca;

"Polis nerede, geldi mi?" diye sormama 4-5 kişi hep bir ağızdan:

"Evet, evet biz polisiz. Dışarı çık Doktor Bey" diye yanıt verdiler. Bunun üzerine kapının önündeki yığınağı kenara itip, kapıyı açtım. Katın girişinde "İstanbul Şişli Asayiş Bürosu Ekibi" elemanları beni büyük bir içtenlik ve sevinçle karşılıyorlardı. Benim ise onların bu adalet ve kahramanlık dolu girişimleri karşısında ne denli duygulandığımı sözlerle belirtmem gerçekten çok güçtür. Ekip elemanları M.K.'yı çoktan yere çökertmiş ve arkasından bileklerine kelepçeleri takmışlardı bile. M.K. elinden nasıl kurtulmuş olduğumun şaşkınlığı içinde bana bakıyordu. Birden içinde bulunduğum gerginlik sonucu kendimi tutamayıp:

"Sana kaç kere bu girişimden vazgeç demedim mi? İşte o inanmadığın yüce Tanrı, seni uyuttu ve hak ettiğin cezayı buldun" demekten kendimi alamadım. Yanıt olarak:

"Seni öldürmek niyetinde olsam, bu geçen süre içinde -sonradan hesapladığıma göre 22 saat- bunu yüz kez yapardım" diye yanıt verdi. Ben de "Hayır doğru değil; çünkü öldürmek için nakit parayı ele geçirmeyi bekliyordun" diye yanıtladım.

M.K.'nın üstünden iki tabanca -biri benim-, boğma teli, elektroşok aygıtı, eşimin birçok mücevherleri, paralarım, çek defterlerim, kredi kartlarım, çocukların altınları ve yukarda sözünü ettiğim başka tüm maddi ve manevi değeri olan şeyler çıktı. Ayrıca poşetler içine doldurduğu Leica R-4 fotoğraf makinem, video kameram, protez mölleme motorum ile piyesamenleri, vb. büyük hacimli eşyalar ise

kaçırılmaya hazır durumda kat girişine istiflenmişlerdi. Bize ait olan tüm bu objeler sonradan Mecidiyeköy Karakolu tarafından bana geri verildiler. Hatta karakol tarafından mücevherler için bilirkişi bir kuyumcuya değer saptaması bile yaptırılmıştı.

Burada İstanbul Şişli Asayiş Bürosu ekibinin çok takdir edilmesi gereken çabalarıyla ilgili kısa bir yorum yapmadan geçemem. Hem olay yerine 3-4 dakika gibi çok kısa bir sürede yetişmeleri, hem de bir an bile tereddüt göstermeden içinde ağır silahlı gözü dönmüş bir kişinin bulunduğunu bildikleri kata, kapıyı olağanüstü bir çabukluk ve beceriyle kırarak girmelerini, ne kadar övsem azdır. Başka Batı Avrupa ülkelerinde böylesine kahramanca ve amaca uygun bir girişimin aynı etkinlikle gerçekleştirilemeyeceğini değişik örneklerinden bildiğimden, bu başarı insanı daha da etkiliyor!

Olaylardan sonra "Asayiş Şube" ekibi üyeleriyle ve onların şefi Çetin Komiser'le candan ilişkiler kurdum. Can insan Çetin'in anlattıklarına göre, onlar kapıyı kırıp kattan içeri girdiklerinde şöyle bir manzarayla karşılaşmışlar: M.K. elinde iki tabancayla onlara doğru geliyormuş. Ancak tabancaları elinden aralarında hiçbir çarpışma olmadan almışlar ve M.K. dövüşmeyeceğini bildirip teslim olmuş. Çetin ise olayla ilgili şöyle bir yorum getirmişti:

"Hocam, M.K.'nın tabancalarını elinden teslim almamdan önce eğer senin merhum Ord. Prof. Dr. Kazım İsmail Gürkan'ın yeğeni olduğunu bilseydim, M.K.'nın akıbeti çok kötü olurdu, çünkü senin amcan yaptığı inanılmaz başarılı ameliyatla babamın hayatını kurtarmıştı" demişti. Demek gerçekten dünyada önemli olan insanlara iyilik yapmakmış. "İyilik yapın da isterseniz denize atın, bir gün mutlaka yararını görürsünüz" diye boşuna dememişler.

Daha sonra evimde yaptığım incelemelerden anladığıma göre M.K. muhtemelen fırının yere düşmesiyle çıkan sesten uyanıp, beni bir süre katın içinde aramış sonra da Asayiş Ekibiyle karşılaşmıştı.

Burada Çetin'in bir gözlemi daha ilgi çekicidir. Kendisi bana şöyle demişti:

"M.K.'nın bileklerine kelepçeleri taktığımda müthiş bir haz duymuştu. Bunu hiç kuşkusuz ileri sürebilirim". İşte bu gözlem de önceden verdiğim psikopati tanımlamasına tıpatıp uymaktadır. Esasen mahkemenin yapıldığı Sultan Ahmet Adliyesi tıbbi bölümü hekimleri tarafından da kendisine "anti-sosyal psikopat" tanısı konmuştu.

M.K. ise yaptığı kötülüklere karşılık İstanbul 7. Ağır Ceza Mahkemesi'nden 6 yıl ağır hapis cezası aldı. Mahkeme heyetince bunun 1 yılı indirilerek kendisine 5 yıl ağır hapis cezası verildi. Sonunda yasaya göre bu beş yılın üçte biri olan 1 yıl 8 ayı yatarak kurtuldu. Aslında gasp suçunun karşılığı daha önce M.K.'nın da söylediği gibi 36 yıl ağır hapismiş. Ancak kendisine 36 yıllık cezanın verilmemesinin nedeni, çalmaya teşebbüs ettiği nesneleri katımın dışına çıkartmamasından kaynaklanıyormuş. Yani M.K. eğer bunları kat kapısının eşiğinden dışarı çıkarıp, katın dışında yakalanacak olsaymış, bu yaptığı "gerçek bir gasp" sayılacak ve 12 yıl (36 yılın üçte biri) hapis yatması gerekecekmiş. Oysa yasaya göre objeleri kattan dışarı çıkarmadan yakalandığından yaptığı suç "gaspa teşebbüs" sayılmış ve bu nedenle 1 yıl 8 aylık ceza ile kurtulmuş!

Mahkemenin bitiminden sonra mahkeme reisi ceza hakimiyle konuşurken 1 yıl 8 ayın bu suça göre çok az olduğunu söylediğimde, kendisi bana şöyle yanıt vermişti:

"Ben 42 yıllık ceza hakimiyim. Bu mesleki çalışmalarım sırasında böyle ağır bir gasp olgusuyla karşılaşmadım. Aynı savı Şişli Asayiş Bürosu ekibi elemanları da söylemişlerdi. Ama ne yazık ki elimizdeki yasalar bu kadar cezayı öngörüyor. Ancak M.K. çocukların bile yutmayacağı yalanlar uydurmak yerine, "ben doktora acıdığımdan dolayı ellerini açıp onu serbest bıraktım" deseydi, onu beraat ettirmek zorunda kalacaktık demiş. ve M.K.'nın böyle dememiş olmasını avukatının yetersiz olmasına bağlamıştı! Aslında M.K.'nın bileklerimi kelepçelerle bağladığını inkar etmesi olanak dışıydı; çünkü polisler daireme girdiklerinde orada benden ve M.K.'dan başka kimse yoktu, kat kapısı kilitiydi ve kelepçeler beş polis memuru tarafından bileklerimde takılı olarak bulunmuştu. Ayrıca kat kapısıyla kelepçelerin anahtarları da M.K.'nın cebinden çıkmıştı. Üstelik kelepçelerin bileklerimde neden olduğu derin izlere, yaralara ve şişlere ait tıbbi raporu -Mecidiyeköy Karakolu'ndaki memurların ısrarıyla- hemen olayın ertesinde Şişli Etfal Hastanesi'nden almıştık.

Öğrendiğime göre M.K. benzer bir suçtan dolayı, bu kez benim olgumda affa uğrayan yılları da yeni cezasına eklenmiş olarak, yine hapiste yatmaktaymış!

M.K. bu eylemini gerçekleştirebilmek için birçok şeyi tahminime göre 1,5 yıl önceden beri hesaplamıştı. Ancak bunu yaparken tüm Avrupa'nın en azgın denizlerinde yıllar boyu edindiğim denizcilik disiplinimi, ayrıca aldığım spor eğitimlerini hiç hesaba katmamış olduğu ortaya çıkıyordu. Bence eyleminin başarıya ulaşamamasının en büyük nedeni de budur. Bu denizcilik disiplinini ve spor eğitimlerini almamış olsaydım, ne attığı düğümleri açabilir, ne kendimde bu işleri başarabilecek bedensel ve ruhsal gücü bulabilir, ne ip merdivenime sahip olup ondan yararlanabilir ve ne de 22 saatlik bu stres maratonuna katlanabilirdim; çünkü değişmez inancıma göre, deniz, başka engin öğreti olanakları yanında, insana gerekli bedensel gücü kazandıran ve ruhsal açıdan da streslere karşı koymaya hazırlayan en yüce öğreticidir (bkz. "En Öğretici Okul Denizdir" adlı öykü).

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

KUZEY DENİZİNDE BEYAZ KARANLIĞA KARŞI

"Meltem & Deniz I" adlı yelkenlimle Almanya'nın Kuzey Denizi kıyısındaki Emden liman kentinde iki yıl kalmıştım. Bu süre içinde en çok gittiğimiz yerler kıyı boyunca inci dizisi gibi sıralanan Frizya Adaları'ydı. Bu adaların batı yarısı "Batı Frizya Adaları" adıyla Hollanda'ya, doğu bölümü de "Doğu Frizya Adaları" adıyla Almanya'ya aittir. Doğu Frizya Adaları'nın en batısındaki adanın adı Borkum'dur. O sırada oğlumun yaş günü nedeniyle bu adada kalıyorduk. Doğu Frizya adalarından Norderney Adası'na gittiğimiz bir gün, Almanya'nın en lüks ve sevilen tatil yerlerinden biri olan kuzeydoğudaki Helgoland Adası'na gitmeye karar verdik. Ailece (o zaman kızım Meltem 5, oğlum Deniz 1 yaşındaydılar) sabah erkenden tekneyle yola koyulduk. Önümüzde 44 derece yönünde 64 millik bir yol, yani yaklaşık 11 saatlik bir seyir vardı. İlk 20 millik yol da her şey yolunda gitmişti. Hava raporları da önümüzdeki gün için bile temiz görünüyordu. Ancak ne olduysa o andan itibaren gelişti. Birden denizi yoğun bir sis kaplamaya başladı. Giderek artan sis nedeniyle görüş 100 metrenin altına düşmüştü. Teknemizde radar yoktu. GPS'in ise o günlerde adını bile bilmiyorduk. Emektar ve sadık dost pusulayla yolumuzu buluyorduk. Ancak hava gittikçe bozuyordu. Sağanak halinde bir yağmur başladı. Rüzgar artarak kuzey batıdan 6-7 kuvvetine çıktı. Dalga yüksekliği 1,5-2 metre arasındaydı. Bütün bunlara dondurucu bir soğuk (ağustos ayında olmamıza karşın) eklenmişti. Yoğun sisten dolayı yüce ozan Tevfik Fikret'in deyimiyle beyaz bir karanlığın (zulmet-i beyza) içine dalmış ona karşı seyrediyor, sık gemi trafiğinden dolayı bir çatışmadan çekiniyorduk. Bu sırada sancak kıç omuzluğumuzda üç direkli 20 metrelik bir Hollanda yelkenlisi belirdi. Anlaşıldığına göre onlar da Helgoland'a gidiyorlardı. Sancak yanımızdan hızla geçtiler. Hemen kestiğim hızımı arttırıp o yelkenlinin dümen suyuna girdim. Ama bana göre öyle hızlı gidiyordu ki 15-20 dakika sonra onu da gözden kaçırdık. Artık şimşekler çakan, dalgaların tekneyi şiddetle sarstığı ve rüzgarın 7-8 Beaufort'lara eriştiği bir Kuzey Denizi ortamındaydık. eşimin ısrarlarına karşın Helgoland'a gitmeye kararlıydım O sırada yarı yola eriştiğimizi sanıyordum Biraz sonra sislerin içinden pruvamda deminki üç direkli Hollanda yelkenlisinin bize doğru geldiğini gördüm Radarı vardı. Buna karşın pabucu pahalı bulmuş geri dönüyor olmalıydı. Demek ki Doğu Frizya Adaları'na Helgoland'dan daha yakındık. eşimin ısrarları dayanılmaz olmuştu. Böylece ben de dönmeye karar verdim, ancak

Hollanda yelkenlisi yine gözden kaybolmuştu. Karanlık iyice bastırdığından yine tek yardımcım pusulamdı. Doğal olarak bu doğa vahşetinden kurtulmak için büyük oranda kısmete de muhtaçtım. Dönmek istediğim Norderney Adası'nın kuzeyi yer yer kayalık kıyılar yer yer de sığlık kumsallardan oluşuyordu. Kısmetimin ikinciye rastlamasını yeğliyordum. Sağanak kovalarla değil varillerle boşanıyordu üzerime. Şimdiye dek teknemize bir tek şimşek isabet etmemiş olması Tanrı'nın bir yüce hikmetiydi. Fırtınanın şiddetiyle kopan Cenova iskotamdan dolayı baş üstüne gidip cenovayı rollere sarmak zorunda kalmıştım. Bu duruma düşenler, o koşullarda bunun ne demek olduğunu iyi bilirler. Her an kayalara bindirmemiz olasıydı. Tabii can yeleklerimizi çoktan takmıştık. Hidrolik Nanni dümenime ise hakim olmak büyük bir kol gücüne ihtiyaç gösteriyor, tekne ipini koparmış bir çılgın küheylan gibi azgın dalgalarla boğuşarak orsadan (rüzgar günbatısına dönmüştü) gelen rüzgara karşı olanca gücüyle şahlanıp direniyordu. Ana yelkene ikinci camadanı çoktan basmıştım (yelken alanını küçültmek). Tek umudumuz bu çok sert havanın kalmasıydı. Nitekim doğayla 6-7 saat boğuşmadan sonra, sağanak azalmaya sis kalkmaya başlamıştı. Küçük bir çocukken söylediğim gibi artık "deniz ağlıyordu", yani yağmur yalnızca çiseliyordu. Bir az sonra bu ağlama da durdu (zaten o durmasa ben başlayacaktım). Ortalık süt liman oldu ve taa uzaklarda Norderney Çakarı'nın ışığını hayal meyal görmeye başlamıştım Artık doğa bizimle barışmıştı. Belki de bu barışmamız bir az daha gecikse, sonumuz kayaların üzerinde parçalanmak olacaktı. İşte böyle bir durum Tanrı'nın varlığını bizlere bir kez daha kanıtlıyordu.

ÇIPLAK ÇİFTE SUÇÜSTÜ

Yelkenli yatım "Meltem & Deniz I" ile uzun süre kaldığım Hollanda'nın Lemmer kentinin uzun, derin ve dar limanını herkes gibi ben de yelkenle tramola ata ata çıkardım. Bu tramolaların yararlı yönü mazot yakmamak ve çelik gibi kas yapmaktı. İşte böyle bir liman çıkışı sırasında kuvvetli akıntı nedeniyle limanın orta yerinde demirlemiş bir düztaban (Platt Boden) Hollanda teknesine 6 mil hızla kafadan bindirdim. Hemen yelkenleri indirdim. Bindirdiğim teknedeki hasarı görmek ve ödemek amacıyla baş üstüne doğru koşarken daha önce içinde kimsenin bulunmadığını sandığım tekneden biri kadın biri erkek iki kişinin anadan doğma teknenin ambarından dışarı fırlayıp söylendiklerini gördüm. Rahatsız ettiğim için özür dilemekten başka yapabileceğim bir şey yoktu. Ben de öyle yaptım. Çıplak çift, teknelerindeki ufak hasara mı yoksa suçüstüne mi önem vermeleri gerektiğine karar verememişliğin ikilemiyle, çekip gitmemi ihsas ediyorlardı. Ben ise "iki çıplak bir hamama değil de, meğerse bir tekneye yaraşırmış" diye düşünmekten kendimi alamadımdı!

ANAHTARLAR DENİZE DÜŞTÜÜÜ

O zamanlar Ataköy Marina'da kalıyordum. Arkadaşlarımla bir Adalar gezisi yapmaya karar vermiştik. Aramızda Bahriyeli Dayım merhum Celaleddin Orhan'ın Oğlu Barbaros, onun bir yaşındaki kızı Nazlı, din alimi Edip Şerefoğlu ve onun Müslüman (!) Amerikalı bir arkadaşı vardı. Bu Amerikalı Nazlı'nın ne anlama geldiğini sormuş, biz de "coquetry" demek olduğunu belirtmiştik. Böylece zavallı Nazlıcığın adı "coquetry" kalmıştı. Zavallı diyorum çünkü en önemli özelliği hiç bir durumda ağlamamaktı. Sert havanın kendisini kamaranın bir duvarından öbürüne savurmasına karşın ağlamayan Nazlı (bağlanmayı kesinlikle kabul etmiyordu), yalnızca babasının baş üstüne gidip ortadan kaybolmasıyla, dayanamayıp yaygarayı basmıştı. Ama babası dönünce anında susuvermişti. Tüm bunları değerlendirerek, insaf, böyle güçlü bir kişiliğe sahip bir çocuğa "Nazlı" adını takmak hiç de uygun olmasa gerek diye düşünüyordum. Törn'den sonra Ataköy'e geri dönüp pontona bağlandık. Tüm ev, araba, muayenehane ve tekne anahtarlarımın takılı olduğu anahtarlığımı havuzlukta sancak livarının üstüne bırakmıştım Nazlı da oralarda oynuyordu. Giyinmek için aşağıya kamaraya indim. Yukarıya çıktığımda ilk iş bilinçaltımda kalmış olan anahtarlarımı aramak oldu. Ancak onları bulamıyordum Barbaros hemen durumun farkına varıp anahtarları bir az önce orada gördüğünü bunları Nazlı'nın toz etmiş olabileceğini bildiriyordu. Bunun üzerine tüm kuşkular Nazlı'nın üzerine yoğunlaşmıştı. Başta babası olmak üzere hepimiz "cocquetry"nin üzerine çullanmıştık. Ancak Nazlı yalnızca "anahtarlar denize düştüüü" deyip duruyordu. Altımızda 8 metre derinlik vardı ve hava kararmak üzereydi. Anlaşılan Nazlı anahtarları denize attığını söylemekte nazlanıyordu. Bunun üzerine taktiği değiştirdik. O zaman bari anahtarların nereye düştüğünü göster diye yalvarmaya başladık. O sırada çağırdığımız marinanın dalgıcı gelmişti. Nazlı ona da anahtarların nereye düştüğünü göstermekte nazlanıyordu. En sonunda tüm yakarmalar sonucunda lutfedip bir noktayı işaret ettiler küçük hanım. Hemen oraya bir iskandil sallandırıldı. Dalgıç havanın kararmasından dolayı o akşam değil de, ancak ertesi sabah dalabileceğini bildirip gitmişti. Oysa ertesi gün erkenden söz verilmiş hastalarım vardı, ama muayenehaneye girmem olanaksızdı çünkü anahtarları denizin dibinde yatıyordu. Evim için de durum farksız olduğundan çaresiz durumu kabullenip o gece teknede kaldım. Ertesi sabah dalgıç geç de olsa gelip denize daldı. Çıktığında anahtarlar elindeydi. Söylediğine

göre anahtarları tam Nazlı'nın işaret ettiği noktada bulmuştu. Demek "coquetry" o kadar da çok nazlanmamış, hepimiz onun günahını almıştık!

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

DENİZCİNİN YAZGISI VE UCUZ ÇARELERİ

Yelkenlim "Meltem & Deniz II" ile ailece yaptığımız bir Ildır Körfezi tatilinden sonra çocuklarım Meltem ve Deniz ile eşim Karhan'dan ayrılma zamanımız gelip çatmıştı. Tüm ısrarlarıma karşın dönüşlerini 5-10 gün ertelememişlerdi. Düsseldorf' daki evimize döndüklerini öğrendiğimde ben de havalimanından içimde yalnızlığın verdiği buruk duygularla Dalyanköy'deki tekneme dönüyordum Artık ne Deniz gibi uysal ve yetenekli bir serdümen ve tayfam vardı ne de her gün saat 13:00-14:00 arası azarak çıkan sert havaların kalacağı. Yöre yerlilerinin bir deyişleri var: "Çeşme'de teknecinin yazı, Eylül gelip yöre tenhalaşınca başlar: "Demek alınyazısı tersliklerle dolu denizcinin, Çeşme'ye ve kuzeyinde kalan Ege Denizi'ne özgü yazgısı da böyle yazılmış diye düşünüyorum! Çeşme'nin güneyinde Akdeniz'e kadar ise Temmuz-Ağustos'un bu denli sert geçmediği de bilinen başka bir gerçek (bkz. "İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazım).

Böylece denizcinin birbirinden ayrılmaz yazgıları "yalnızlık" ve sert havaların neden olduğu "ruhsal ve fiziksel gerginliklerle" yeniden baş başa kalmıştım Tüm dünyada gözlediğim gibi, "zevzeklik" ve "alkol" içme ise, bu ortak yazgılarını bir nebze gidermek için başvurdukları ucuz davranış biçimleri. Bunların kuşkusuz başka çıkar yolları de vardır, ama akla en çabuk gelenler ne yazık ki bunlar oluyor. Üniversitede 56 yıl aralıksız olarak çalışarak Guiness Rekorlar Kitabı'na geçmesi gereken bir dünya rekoru kıran rahmetli babamın bir deyişi vardı: "Çok konuşan, az üretir." Öte yandan alkolün vücut hacmimizin büyük bölümünü oluşturan protoplazmanın zehiri olduğunu yadsıyabilecek bir tıp adamının çıkacağını sanmıyorum. Bu ucuz çarelerin yerine tanrı sevgisi, müzik, vb. yararlı unsurları koyabilsek daha başarılı olurduk diye düşünüyorum Bir Batı Avrupalı arkadaşımın yelkenlisinde pirinç bir levha üzerinde yazılı şu cümleyi görmüştüm: "Bu teknede içki saati 18:61'dir." Bir başka teknede ise aslında her teknede bulunması gereken "dümenciyle konuşmak yasaktır" ibaresi yazılıydı. Unutmayalım ki, çabuk uygulanan ucuz çareler, çok kez uzun sürelerde bile onulamayacak yıkımları doğurur.

EN ÖĞRETİCİ OKUL DENİZDİR

Denizin öğretici özelliği iki ana başlık altında irdelenebilir: Birincisi "denizcilik yaparken öğrenilenler", ikincisi "denizcilik yapmak için bilinmesi gerekenler."

Birinciyi ele alırsak: Dünyaya gelmiş geçmiş en önemli üç fen adamından biri olarak kabul edilen Galileo (öbür ikisi Newton ve Einstein) şöyle diyor: "İnsanlara bir şey öğretemezsiniz. Yalnızca Onun (Tanrı'nın) içlerinde olduğunu fark ettirmeniz yeterlidir." Bir yelkenci arkadaşımın yelkenlisinde ise bakır bir levhaya işlenmiş şu cümleyi görmüştüm: "Tanrı'nın olduğunu anlamak istiyorsanız, bir tekne alın ve okyanusa açılın" imza: Ünlü film aktörü Humphrey Bogart. Gerçekten de doğanın en önemli parçası olan deniz, insana Tanrı'nın varlığını er geç kanıtlar. Bunu en açık olarak bir ılımlı bir de vahşi yüzü olan denizin ikinci yüzüne karşı bizi koruyan güç nedir diye düşündüğümüzde fark edebiliriz. Sorunun yanıtını verirken "Tanrı"dan başka bir yanıt bulmakta zorlanıyorum. Kimbilir belki Tanrı'dan başka her şeyden korkanların bu soruya daha özgün bir yanıtları vardır! Bence bu da olanak dışı, çünkü tüm dünyada yaptığım deniz gezilerimde, onların denize açılma cesaretini gösterdiklerini pek görmedim ve işitmedim. Denizcilik dilimize çok eskilerden beri girmiş olan ve teknenin sabit bir konumdan seyre çıkması için verilen "vira Bismillah" komutunun da bir anlamı olsa gerekmez mi? Doğal olarak gerekir ve insanların bu konuyu derinlemesine yargılamaları yerinde olur diye düşünüyorum

Denizde elde ettiğimiz bilgilerden en önemlilerinden biri tarihsel bilgilerdir. Örneğin Ege Denizi'ndeki Türkiye'nin en batı noktası olan Baba Kale'ye hiç gittiniz mi bilmem? Oradaki kale Osmanlı kale mimarisinin başyapıtlarından biridir. Baba Kale'ye denizden gittiğinizde kısa bir yokuşu çıkıp buranın ana kapısına Türkçe ve İngilizce asılmış yazılı levhalardan kalenin tarihçesini öğreniyorsunuz. Bunları görmemeniz olanak dışı, çünkü Baba Kale ufacık bir yerleşim birimi ve kale oranın tek önemli yapısı. İşte tıpkı Baba Kale gibi deniz yoluyla ziyaret edebileceğimiz dünyada on binlerce tarihsel yapı bulunuyor. Türkiye'nin üç buçuk yanını çevreleyen denizlerde eski Mısır uygarlığından günümüze dek gelen nice kültürel miras kalıntısı bunların arasında sayılabilir. Tüm Avrupa, Asya, hatta Amerika kıyıları böyle tarihsel değerlerle bezelidir.

Dünya denizlerini dolaşan bir teknecinin ister istemez öğrendiği konulardan birisi de bulunduğu ülkenin dilidir. Örneğin ben çat pat da olsa Hollanda dilini bu yoldan öğrendim.

Deniz hakkında iki ünlü deyiş vardır: "Denizden babam çıksa yerim" ve "Denizde bulunmayan hiç bir element yoktur." Bu sözlerin doğruluğundan hareket edecek olursak, gerçekten denizlerin biyolojik ve kimyasal zenginliği küçümsenecek boyutlarda değildir. Denizle haşır neşir olan birinin, bu zenginliklerin her ikisini de enikonu öğrenmemesi olası değildir. Bu gerçek, denizciye olağan bir sonuç olarak önemli bilgisel zenginlikler sağlar. Bunlara birer örnek verecek olursak: Çocuklarım Meltem ve Deniz'e kanserin (Cancrum: Latince, Yengeç) ne olduğunu bir yengeçin karnını açarak gösterdiğim gibi (bkz."Yengeç" adlı öykü). Denizlerin kimyasal zenginliğini ise teknecilikle uğraşan herkes deniz suyunun korozif ve paslandırıcı özelliklerinden ve bunlara karşı alınması gereken savsamaya gelmeyecek önlemlerden bilir. Ayrıca uskur şaftına takılan tutyanın ihmali durumunda ise teknemizin metal bölümlerinde oluşacak yıkılımlar hepimizce bilinmelidir. Satırbaşları biçiminde sözünü ettiğimiz bu öğeler, denizciliğin elektro-kimyasal bilim alanıyla ilgili bilinmesi gerekenlerin elifbasıdır.

Teknecinin su yüzünde hayatta kalabilmek için bilmesi gereken bir başka bilgi alanı da aşçılıktır. Her tekneci kendi yemeğini kendi pişirebilmelidir. Yoksa bir gün açlık tehlikesiyle karşılaşması kaçınılmaz olabilir; çünkü bazen rüzgar ve denizin teknemizi nerelere sürükleyebileceği ve hangi süreyle açık denizlerde aç bi ilaç çalkalanacağımızı kimse kestiremeyebilir.

Meteoroloji de denizle uğraştıkça ister istemez öğrenilen konuların başında gelir. Bu bilim alanını enikonu öğrenmemek denizcinin hayatına mal olabilir.

Denizcilik yapabilmek için olmazsa olmaz bilinmesi gereken konulara gelince: Barbaros Hayrettin Paşa "denizlere hakim olan cihana hakim olur" sözüyle insanlık tarihinin en eski düşlerinden biri olan dünya hakimiyetine işaret ettiği gibi, denizciliğin tarih akışı içindeki önemine de dikkat çekmektedir. Hiçbiri bu amacına tam olarak

ulaşamamışsa da Osmanlı, İngiliz, Rus ve Amerikan İmparatorlukları bu savın somut birer ispatıdır. Ancak böyle dev bir sonucu başarabilmek için bu işlere bulaşan kişilerin her şeyden önce denizcilik sanatını enikonu başarması gerekir. Günümüzde bunu gerçekleştirmenin yolu ise 4-5 yıllık bir yüksek öğrenimden geçmektedir. Ancak ne mutludur ki bu sanat gittikçe barış amaçlı kullanılmakta, eski vahşi boyutlarını giderek yitirmektedir.

Denizciliğin konumuzla ilgili başka kollarını satırbaşları biçiminde irdeleyecek olursak: Navigasyon bir tekneyi bir yerden öbürüne en güvenli ve etkin biçimde götürme sanatıdır. Bu işlemin en eski devirlerde (hatta bazı koşullarda günümüzde bile) gökcisimlerine göre, örneğin daima kuzeyde olduğu kabul edilen kutup yıldızına göre yapıldığı bilinir. Bunun için köklü bir gökbilim bilgisine gereksinim vardır. Mısır, Eski Yunan ve İslam bilginlerinin gökbilime bu denli yoğun olarak eğilmiş olmalarının önemli bir nedeni de budur. Daha sonra bir İslam buluşu olan pusula navigasyon için vazgeçilmez tahtına oturmuştur.. Elektronik GPS aygıtlarında baş gösteren teknik arızalar nedeniyle cayro pusulalar yanında çoğumuz için hala da vazgeçilmezliğini korumaktadır. Ancak esaslı bir coğrafya bilgisine gereksinim gösterdiği yadsınamaz. Kıyı seyri ise kıyıyı izleyerek yapılan seyirdir. Haritadaki fener, duba ve kara işaretleri gibi sabit noktaların ikisinin herhangi birinden alınacak pusula kerterizlerinin harita üzerine izdüşümleri aktarılır. Bu iki kerterizin kesiştikleri nokta teknenin konumunu verir. Teknenin konumu sekstant açılarıyla da bulunabilir. Bunun için matematiksel ölçümlerle fener, minare, kule ya da ufuk çizgisi gibi reper noktalarına göre saptama yapılır. Teknenin konumu hiperbolik navigasyon ve uydu navigasyonu (GPS ve GLONASS) gibi yöntemlerle de saptanabilir; ancak hepsi köklü elektronik ve matematiksel bilgiye gereksinim gösterirler.

Bir teknecinin bilip uygulaması gereken önemli bir konu da motor bakımı ve onarımıdır. Bu iş hiç de küçümsenemeyecek makine ve elektrik mühendisliği bilgisine ve uygulama yeteneğine gereksinim gösterir. Rüzgar ve akıntıların tekneciyi nerelere sürükleyeceği asla kesinlikle kestirilemeyeceğinden, teknecinin bu bilgilere sahip olup uygulayabilmesi kendisi için yaşamsaldır.

Bence denizciliği hobi olarak uygulamanın gençlere sağlayacağı en önemli katkı, sportif yönü aracılığıyla vereceği "fiziksel güç" yanında genci mental yönden binyılımızın "cesaret" gerektiren koşullarına en

uygun biçimde hazırlamasıdır. Eski Yunan'da Ispartalılar Atina'ya karşı nüfusca çok daha zayıf olmalarına karşın, yaşam koşullarına karşı çok daha güçlü yetiştirilmiş olmaları sayesinde eşitlik sağlayabilmişlerdir. Tarihte bunun sayısız örneği vardır.

Kısacası günümüzde artık gökbilim, coğrafya, meteoroloji, matematik, elektrik, elektronik, makine ve beden ile mental eğitim bilgilerinden ve uygulamalarından yoksun bir denizci düşünmek olası değildir.

Bunun bir kanıtı olarak HSBC Bankasının ilk ve ortaokul öğrencileri için hazırladığı ve internette "www.education.hsbc.com" adresinde yedi ay boyunca sürdürdüğü programı gösterebiliriz. Bu, 'around alone' yelken yarışı süresince dünya çevresini tek başına "Hexagon" adlı yelkenlisiyle dolaşan Graham Dalton'un 15 Eylül 2002'den Mart 2003'e kadar sürecek 28.700 millik yarışı sırasında, yukarda adını ettiğimiz bilim dallarında otantik olarak vereceği derslerdir. Dalton siteye üye olan öğrencileri e-posta, fotoğraflar ve videolarla bilgilendirecek, öğrenciler de kendisine e-posta aracılığıyla sorular sorabileceklerdir.

Dünyada yüzelli iki yıldır bir yelkencilik yarışı yapılmaktadır: Amerika Kupası. Bu Kupa için harcanan para, dünyanın herhangi bir spor karşılaşması için harcanandan açık ara daha çoktur. Yıllık giderler bir yelkenli tekne için yüz milyon euro'ları bulmaktadır. Yarışa 20-25 yelkenli katıldığını düşünecek olursak şu sonuca varırız: Bu ve buna benzer öbür yelken yarışları (Volvo, Louis Vouitton, vb.) dünyanın en pahalı spor organizasyonlarıdır; çünkü öteden beri yelkencilik dünyanın en "çok-yönlü" ve "kapsamlı" sporu ya da hobisi olma özelliğini korumaktadır. (Sakın bu spora soyunmak isteyenler işin bu maddesel yönünden ürküp yelkencilikten vaz geçmesinler, çünkü tüm dünyada bu işi beş para bile harcamadan yapan hatta bu işten büyük paralar kazanan binlerce kişiye rastladım. Bunun inceliklerini irdelemek ayrı bir makale konusu olabilir). Bu özellik, teknecinin yedeğine alması gereken bilgi hazinesinin zenginliğini ortaya çıkaran başka bir parametredir. İşte bütün bu nedenlerle İngiltere, Fransa, Hollanda gibi deniz ülkelerinde büyük yelkenli okul gemilerinin orta ve lise okulları olarak kullanıldığını sıklıkla görmekteyim Bunda amaç öğrenciyi yukarda açıklamaya çalıştığım bilgi değerlerinden uygulamalı olarak yerinde ve kişisel olarak yararlandırmaktır. Böyle bir öğrenimin öğrenciye çok daha cazip geleceği ve çok daha etkin olarak amacına ulaşacağı saptanmıştır.

Ülkemizde bunun güzel bir örneği benim "Meltem & Deniz II" adlı teknemin de yapıcısı olan Yücel Köyağası'nın ürettiği 38 metrelik Bodrum bandıralı ahşap yelkenlidir. Bu tekne 1997 yılından beri gerek yüksek gerekse alçak ökçeliler için, yapıcısı tarafından denizcilik sanatının öğretimi amacıyla başarıyla kullanılmaktadır. Umarım Milli Eğitim Bakanlığı'mız düşlerimizdeki ileri görüşlülüğü sergileyip, böyle tekneleri orta öğrenim amaçlı okullar niteliğinde kullanma anlayışını gösterir. Batı Avrupa ülkelerinde böyle teknelerin tekerlekli sandalyeye bağlı öğrenciler için bile yapılmış özel tasarımlarını gördükçe, bu uğurdaki hayallerimiz giderek daha da şahlanmaktadır.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

ÖLÜDENİZ'DE DEMİRLEMEK

Çocuklarım Meltem ve Deniz ve eşim Karhan ile 1990 yazında Göçek'ten Marmaris'e gidiyorduk. Ölüdeniz'e uğramaya karar vermiştik. Anlaşmamıza göre demir atma işlemlerini o zaman 14 yaşında olan kızım Meltem yapacak ve 11 yaşındaki oğlum Deniz ona yardımcı olacaktı. Tam bir doğa harikası olan Ölüdeniz denilen küçücük yerde coğrafya kitaplarında okuduğunuz aklınıza gelen doğa oluşumlarının hepsi var: Dağ, göl, kumsal, doğal plaj, deniz, orman, dere, krater, yarım-ada, dil, vb. İşte bu doğa harikasının denizi de olağandışı bir deniz dibi topoğrafyası gösteriyor. Nasıl mı? Bakın açıklamaya çalışayım: O canım manzarayı görünce öbür bir çok tekne gibi kumsala kıçtan-kara yanaşmaya soyunduk. Meltem ve Deniz başüstünde yerlerini aldılar. Tornistanla kıyıya doğru yaklaşıyordum. Meltem demir at emrimi dikkatle bekliyordu. Kıyıya 50 metre kadar kalınca emri verdim. Meltem 50 metrelik zinciri attığını ama tutmadığını bildirdi. Bunun üzerine kıyıya 10-15 metre kadar daha yaklaştı. Demir yine tutmamıştı. Bu kez Meltem'e tüm zinciri (100 metre) koyuvermesini söyledim. Nitekim öyle de yaptı, ama yine tutmadığını belirtti. Durum gerçekten garipti. Kıç tarafımda benden 10-15 metre uzakta bir kadın denize girmekteydi ve su ancak beline kadar geliyordu. Kıyıdan uzaklığı ise 10 metre kadardı. Bu sırada yandaki demirlemiş teknelerden sürekli kıyıya daha yaklaşmam gerektiğini belirtiyorlardı. Daha önce Kuzey Denizi ilişkilerine alışmış birisi için (oralarda millerce mesafelerde 1 metrenin altında sığlıklar vardır) yandakilerin uyarılarına uyarak kıyıya yaklaşmaktan başka çıkar yolum kalmamıştı. Dümenimi kırmak pahasına öyle de yaptım. Yüzmeye çalışan kadına 4-5 metre kala Meltem başüstünden seslendi: "Baba demir tuttu." Bu doğa harikasının önü de tam bir derinlik harikasıydı. Bu kadar tatlı bir kumsalın deniz içinde 10-15 metre, sonra 100 metrelere kadar derinleştiğini pek görmemiş ve işitmemiştim. Çok zaman buz dağının görünen bölümü ne denli olağan üstüyse, görünmeyen yanı ondan da olağan dışıdır. Bu nedenle hayatta ne görünen güzelliklere ne de çirkinliklere aldanmamalıyız. Önemli olan içeriktir. Dış görünüm değil.

MARMARA'DA SULTAN AHMET CAMİSİ'NE SÜRÜKLENİŞ

1995-97 yılları arasında "Meltem & Deniz II" ile İstanbul Kalamış'taki Amiral Fahri Korutürk Marinası'nda üç yıl kalmıştım. Bu devirde bir pazar günü diş hekimliği öğrenimimden sınıf arkadaşım Doç. Gürdal Çeliköz ve onun Almanya'da Mainz kentinde yanında çalıştığı Doç. Atilla Bey'le, Büyük Ada'daki dostumuz sinema sanatçısı Ediz Hun'a gitmeye karar vermiştik. Oraya "Meltem & Deniz II" ile gideceğimizden, Gürdal ve Atilla Bey'le sabah erkenden marinada buluşmak üzere sözleştik. Önce Atilla Bey geldi. Onu tekneye aldım Biraz sonra marinanın 150 metre kadar uzağımızdaki kapısında Gürdal belirdi. Üzerine bembeyaz bir yazlık takım elbise giymişti (Kendisi giyimine kuşamına pek meraklıdır.) Oradan seslenerek bize kadar nasıl geleceğini soruyordu. Ben de gecikerek gelmesine kızdığımdan hiç tereddüt etmeden:

"Aman Gürdal kafana taktığın şeye bak. Atla suya yüze yüze gel" diye yanıt vermişim

Aslında onun olduğu noktayla bizimki arasındaki en kısa yol buydu ve gecikmemizi biraz olsun böylece telafi edebilirdi. Ancak Gürdal bu en kısa yolu tercih etmeyip, pontonların üzerinde tombik gövdesiyle slalomlar yapa yapa teknemize vardı ve güçlükle yelkenliden içeri girdi. Böyle yaparak iyi de etti, çünkü marinanın içindeki suyun temizlik düzeyini tahmin etmenizi sizlere bırakıyorum.

'Vira Bismillah' palamarları çözüp, Büyük Ada'ya doğru yelken açtık. Ada'da "Su Sporları"nın yüzme havuzunun yanındaki küçük limanın şamandırasına bağlandık. Şişme botla karaya çıkıp Ediz'in yakındaki villasında ve Su Sporları'nın yüzme havuzunda çok güzel bir gün geçirdikten sonra yeniden limandan vira edip Kalamış'a doğru yola koyulduk. Yolda genel istek üzerine havuzluk masası kuruldu. Olanca diretmelerime karşın mehtaplı gecede içkiler de yudumlanmaya başlandı. Koyu sohbetlere girişildi. Yelken-motor giderken başımı bir de iskele yanımıza çevirince ne göreyim? Gündoğusuna çevirmiş olan rüzgarın etkisiyle Sultan Ahmet Camisi'nin sülün gibi zarif altı minaresinin altına kadar sürüklenmemiş miyiz? Durumu

telaşlanmasınlar diye Atilla Bey ve Gürdal'dan saklamaya çalıştımsa da bunu başaramadım ve ikisi birden beni kötü kaptanlıkla suçlamaya başladılar. Ben de asıl suçun kendilerinde olduğunu, çünkü tüm direnişlerime karşın içki içmeyi onların istediğini ve beni de baştan çıkarttıklarını ileri sürüyordum Onlara şunu da anımsattım: Bir zamanlar Kuzey Denizi'nde yıllarca dolaştığım "Meltem & Deniz I"in "pantry'sinde pirinç bir levhada şu sözler yazılıydı: "Bu teknede içki saati 18:01'dir." O gün de her zaman uyduğum bu prensibe uysaydık, başımıza bu sürüklenme olayı gelmeyecek ve Kalamış'a varmakta bir saatlik zaman kaybına uğramayacaktık!

Bu olayın üzerinden onca zaman geçmiş olmasına karşın, hala hatırladıkça kendimizi bolca gülmekten alamayız.

BESLE KARGAYI OYSUN GÖZÜNÜ

Burada İstanbul Adaları'nın (Prens Adaları) büyüleyici güzelliğinden uzun uzadıya söz etmeye gerek görmüyorum, çünkü bu konu zaten bir çok yayınlara ve edebiyat eserlerine (örneğin Yahya Kemal Beyatlı'nın, Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun bir çok şiirleri ve nesirleri, vb.) konu olmuştur. Bu adaları denizcilik açısından ne kadar çok sevdiğimi ve onlara teknemle yaptığım sayısız geziyi burada yalnızca bu tek cümleyle belirtmeyi uygun buluyorum.

Kınalı Ada'ya bir gidişimdeydi. Her zaman olduğu gibi adanın küçük şirin limanına girince sancak yanda kalan rıhtımın iç yanına aborda olup yanaşmıştım. Yanımda iki arkadaşım vardı. Çok zaman olduğu gibi rıhtımın üzerinde portatif sandalyelerimizi açıp küçük masamızı kurduk. Daha önce tuttuğumuz balıkları teknenin kuzinesinde pişirip afiyetle yiyor, bu arada başımıza üşüşen kuşları kalan balık artıklarıyla besliyorduk. Aralarında bir de karga vardı. Çirkinliğine acıyıp ona yemek konusunda iltimas ediyordum. Yemekten sonra rehavet gidermek amacıyla rıhtımın üzerinde kestirmeye başlamıştım ki bir az önce beslediğim karganın yüzüme doğru mermi hızıyla pike yaptığını gözledim. Herhalde uyumamdan yararlanarak gözümü çıkarıp yemek niyetindeydi. Bunu biliyordum, çünkü kargaların ölmüş hayvan (kedi, tavşan, kuş) cesetlerini nasıl kemirip, geri kalan iskeletlerini teknemin güvertesine attığını görmüştüm. Yattığım yerden fırlayıp kargayı kovaladım. Kaçmıştı ama kendimi savunmasam herhalde gözümü çıkaracaktı. Dünyada kargalar her yerde mevcuttur. Önemli olan bunlara karşı uyanık olmak, zamanında kovalamaktır.

PANTRY'E YÜRÜYEN MERDİVEN

Dizlerimin teknede aşırı faaliyet ve rutubet nedeniyle şiddetle ağrıdığını (bkz."İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" adlı gezi yazım) daha önce açıklamıştım. Bunun tip dilindeki tanısı iç yan bağlardaki sinovial dokunun iltihabı idi. Bu aşırı faaliyetin en önemli nedeni havuzluktan pantry'e inen dört basamaklı merdivendir. Bu merdiveni günde onlarca kere inip çıkmak dizleri bu duruma getiriyor. Aslında bunda yaşın önemi de büyüktür. 56-57 yaşlarındaki yelkencilerin aynı bulgulardan yakınmaya başladıklarını, çeşitli kaynaklarda okumuştum. Peki bunun çaresi yok muydu? Benim için yelken yapmaktan vazgeçmek çare olamazdı. Şikayetlerden bezdiğim bir gün aklıma bir fikir geldi. Bu merdiveni süper marketlerde olduğu gibi bir yürüyen merdiven biçiminde yaptırtmak!O sırada kaldığım Ataköy Marina'da elektrik mühendisi yelkenci bir arkadaşım vardı. Konuyu ona açtım. Yapılmayacak bir şey olmadığını belirtti. Düşündüğüme göre kabataslak merdiven şöyle olacaktı: En üstteki basamağa basınca aşağıya doğru inecek, en alttaki basamağa basınca yukarı çıkacaktı. Bunun için her bir basamakta ayakla basılabilecek şalterler olacak ve merdivenin yukarı ya da aşağı hareketini sağlayacaklardı. Böylece elinde bir ağırlık olan biri de bu merdivenle inip çıkabilecekti. Mühendis arkadaşım bu projeyi hazırlamıştı bile; ancak o ara "Meltem & Deniz III"ü İstanbul'dan Amsterdam'a götürdüğümden, merdiveni tekneme uygulatmak nasip olmadı. Konuyu ergonomiye meraklı genç bir yelkenciye fikir verici ve inovatif olur diye buraya kaydediyorum. Patenti alındığı ve üretildiği taktirde, dünyadaki 55 yaşın üstündeki on binlerce yelkenciye sesleneceğine ve kendini fazlasıyla kurtaracağına eminim.

SOKAKTA DAMAR İÇİNE İĞNE

'Charter' yapmak amacıyla 1990 yılı yazında Göcek'te 10 metre uzunluğunda bir 'X-Yachts' kiralamıştım. Çocuklarım ve eşimle birlikte Marmaris'e gidiş dönüş şeklinde bir gezi yapacaktık. O sırada da İtalya'da Dünya Futbol Şampiyonası oynanacaktı. Şampiyonanın bitiminden hemen sonra yola koyulacaktık. Turnuva sırasında hem maçları seyrediyordum, hem de kumanya tedariki vb. işlerle uğraşıp, tekneyi sefere hazırlıyordum Göcek'in ana caddesinde küçük bir otelde kalıyorduk. Bir gün yine alışverişten gelirken ana caddenin orta yerinde bir kalabalık gördüm. İnsanlar telaş içndeydi. Ortalarında bir kişi yüksek bir sedyenin üzerinde yatıyordu. Çevresindekiler "doktor yok mu?" diye bağrışıyorlardı. Hemen olay yerine koştum. Adamın sara nöbeti tutmuştu. Yapılacak ilaç yanındaki yakınlarının elindeydi. İlacın damar içine zerk edilmesi gerekiyordu. Hemen yakındaki eczaneden tek kerelik bir enjektör aldırtıp damar içine ilacı zerk ettim. Hasta kısa sürede iyileşmeye başlamıştı. Bu vesileyle tüm yelkencilere damar içi ve kalçadan enjeksiyonlar yanında yapay solunum, kalp masajı, vb. pek gerekli ilk yardım girişimlerini öğrenmelerini önemle salık veririm.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

YAKILAN ANTİKA YALI

İttihat Terakki Fırkası'nın sadrazamı ve hariciye vekili Sait Halim Paşa'nın Yeniköy'deki yalısı (Aslanlı Yalı) tarihsel değeri, içinin mobilyaları ve süslemeleriyle dillere destan bir yapıdır. Tarihsel değeri, Osmanlı İmparatorluğu'nun 1. Dünya Savaşı'na giriş antlaşmasının bu yalıda imzalanmasının yanında başka bir çok önemli siyasal toplantının içinde yapılmış olmasından kaynaklanır. Mobilyalarının görkemi yalıyı ampir stilinde yaptıran Hıdiv Abbas Halim Paşa (Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu) ve oğlu Sait Halim Paşa'nın nüfuzlarıyla zamanının Avrupa'sının en değerli eserleriyle donatılmış olmasından ileri gelir. Yalının iç süslemelerinin üstün değeri ise devrin en önde gelen Osmanlı iç mekan süsleme ustaları tarafından bezenmiş olmasındandır. Kapılar sedef kakma ve duvarlar altın yaldız kalem işçiliğinin şaheserleriyle doludur. Paşanın Roma'da sürgündeyken bir Ermeni militan tarafından öldürülmesinden bu yana yalı otel, kumarhane, başbakanlık yazlık konutu, devlet misafirhanesi, vb. değişik amaçlarla kullanılmış ya da kullanılmak istenmiştir. Yalının denizcilikle olan ilgisi sadece Boğaz'a sıfır konumundan kaynaklanmaz. Gelin size bu paha biçilmez eserin görgü tanığı olduğum trajik sonunun öyküsünü anlatmaya çalışayım: "Meltem & Deniz II" ile Kandilli önlerinde güneye doğru seyrediyordum. Birden kuzeyde Yeniköy olduğunu sandığım bir yerde kara bir duman yükseldiğini gözledim Endişelenmiştim İçimden bir güdü, hemen çıkan dumana doğru seyretmem gerektiğini önerdi. Dumanın önlerine vardığımda gördüğüm manzara şuydu: Sait Halim Paşa Yalısı alev alev yanıyordu. Yangın ahşap binanın üçüncü kat tavanının güney tarafından başlamıştı. Yalının güney tarafındaki boş araziye (orası da yalıya ait binalardı ve istimlak edilmişlerdi) kara itfaiyesi konuşlanmıştı. Ben tekneyle oraya vardıktan 5-10 dakika sonra su sıkmaya başladılar ama suyu yalının üzerinden aşırtıp adeta yalının kuzey yanındaki çamı sulamak içinmiş gibi sıkıyorlardı. Bu çam sulama rezaletine bir saat kadar devam edildi. Bu arada yalının ikinci ve birinci katları hemen tümüyle yanmıştı. O sırada deniz itfaiye gemisi olarak Alemdar II geldi. Güçlü bir lodos esiyor ve alevleri kuzeye doğru savuruyordu. Alemdar esen sert lodos koşullarında yalının rıhtımına yanaşmamak için elinden geleni yapıyor ve bir yandan yangın söndürme suyunu denize sıkıyordu. Bir çok tekneyle birlikte denizden bu faciayı seyrediyorduk; ancak ben daha fazla dayanamayıp teknemi Alemdar'a doğru sürdüm ve kaptanına olanca sesimle bağırdım:

"Kaptan bu lodosta o manevrayla yalının rıhtımına yanaşamayacağını bilmiyor musun? Allah aşkına motora tornistan verip rıhtıma sancaktan yanaş!"

Arkamdaki teknelerin çoğu beni tanıyordu ve bana:

"Doktor sen karışma, başın belaya girecek" diye bağırıyorlardı. Nitekim olay yerindeki polis motoru üzerime doğru hızla seyretmeye başladı. Teknenin baş üstünde bir polis vardı ve elindeki makineli tüfeği bana doğrultmuş hemen oradan uzaklaşmamı emrediyordu. Çarnaçar geri çekildim ve yalının yakılışını birlikte seyre koyulduk. Bu facia 2 saat 10 dakika kadar sürdü. Bu sürede Alemdar tüm suyunu denize sıktı. Artık yangın zemin katı da sarmıştı ki, hem kara hem deniz itfaiyecileri kendilerine sihirli bir değnek değmiş gibi 5-10 dakika içinde yangını söndürüverdiler. Çünkü kuzey yandaki çamı sulayan kara itfaiyesi birden suyunu ahşap yalının üzerine odaklamıştı. Alemdar ise en sonunda rıhtıma yanaşmış ve kara itfaiyesi ile aynı anda yalının pencerelerinden içeri suyunu etkin bir biçimde sıkmaya başlamıştı. Açıkca anlaşıldığına göre tüm itfaiyecilere yukarlardan bir yerden "söndür" emri gelmişti. Ancak maalesef yalıdan arda kalan zemin katının yarısı kadar bir bölümdü.

Ertesi günkü gazetelerde yalının önünde yelkenlimle dolaşırkenki fotoğrafım yayınlanmıştı. Aynı gazetelerdeki haberlere göre yalının içindeki pek değerli mobilyaların tabloların ve öbür eşyaların yerine yapaylarının yerleştirilip orijinallerinin Ankara'ya gönderildiği yazıyordu. Yine o gazetelerde yazılanlara koşut olarak binanın 300-400 metre güneyinde yalısı bulunan zamanın başbakanının bu trajediyle ne denli ilişkisi olduğu zihnimi o gün bu gündür hep meşgul etmiştir. Her yerlerde bangır bangır söylememe karşın, kimse beni konuyla ilgili yapılan davaya görgü tanığı filan olarak bile çağırtmamıştı. Bu olay bende daima Ziya Paşa'nın şu ünlü dizelerini çağrıştırır:

"Diyar-i küfrü gezdim beldeler kaşaneler gördüm

Dolaştım mülk-i islamı bütün viraneler gördüm"

Umarım yukarda anlatmaya çalıştığım öykü, bu viranelerin nedenlerinden hiç değilse birini açıklamakta yardımcı olabilir.

SÜLEYMAN DIRVANA HOCA'YLA SÖYLEŞİ

İstanbul Boğazı'nın en idil gibi köşelerinden biri olan Kanlıca, Körfezi'nin kuzey yakasında bir yalısı bulunan Prof. Dr. Süleyman Dirvana Hoca'yla tanışma isteğim oldukca eskilere dayanırdı. Bu isteğin üç önemli nedeni vardı: Birincisi çocukluğumda ünlü yavl tipindeki "Seddülbahir" adlı yelkenlisiyle, yazlık evimiz "Taş Konak'ın önünde sürekli yelken yapmasının belleğimden hiç silinmemiş olması, ikincisi tahsilini Almanya'da yaptığı cerrahlıktan dolayı meslektaşlık bağımız, üçüncüsü de o zamanın İstanbul'unda yelken yarışlarında hocanın aldığı başarılı sonuçlar.

Bir gün lodosa bakan yalısının önünde "Meltem & Deniz II" ile yelken yapıyordum. Seksenlik hocayı yalısının bahçesindeki kızağa çekilmiş yelkenlisi "Seddülbahir'in" yanında bir şeyler yaparken gördüm Aklımdan hemen yalının rıhtımına yanaşıp kendimi bu büyük cerrah ve deniz kurduna tanıştırmak geçti. Yalıya birkaç metre yaklaşıp ona seslenerek kendisini tekneme alıp tanışmak istediğimi bildirdim. Hoca bundan çok mutlu olacağını, ancak güçlü lodos nedeniyle yalının rıhtımına yanaşmamın olası olamayacağını ileri sürüyordu.

"Hocam siz lodosu bana bırakın. Şöyle kısa bir yanaşmamda tekneme atlamayı kabul eder misiniz?" deyince, "Peki öyleyse" dedi.

Epeyce güçlük çektikten sonra, sancaktan yalının rıhtımına kısaca aborda olduğum bir anda seksenlik Süleyman Hoca bir çocuk hevesi ve çevikliğiyle "Meltem & Deniz II"nin vardavelasının üzerinden baş üstüne atlayıvermişti bile. Rıhtımdan hızla açıldıktan sonra onu hemen havuzluğa alıp bir şeyler ikram ettim Kendisi hakkındaki ilk izlenimim kelimenin tam anlamıyla gerçek bir İstanbul Efendisi, kibar bir insan olduğuydu.

Aramızda tatlı bir sohbet başladı. Niyetimin kendimi ona tanıtmak olduğunu belirttim. Kendisini dostu olduğunu bildiğim ve kendi yalısından biraz ilerde Kandilli'de yalısı olan emekli deniz albayı, Yavuz zırhlısı eski Süvarisi, dayım Celal Orhan aracılığıyla gıyaben

tanıdığımı söyledim. Ayrıca ona yelkenlisi "Seddülbahir" ile Taş Konak'ın önünde yaptığı yelken seyirlerinin nasıl çocukluk belleğimde yer etmiş olduğunu anlattım. Hoca ise teknesine o adı vermesinin nedeninin 1. Dünya Savaşı'nda Seddülbahir'de yapılan çarpışmaların belleğinde çok anlamlı bir yer tutmasından ileri geldiğini bildirmişti. Öte yandan onu yelken yarışlarında aldığı derecelerden ve cerrahlığından da tanıdığımı söyledim Konu cerrahlıktan açılınca sözü rahmetli amcam Ord. Prof. Dr. Kazım İsmail Gürkan'a getirip onu tanıyıp tanımadığını sordum. Birden irkilip:

"Tanımak mı dediniz? Mesleğimi ondan öğrendim. O benim en saygın hocamdı" diye yanıt verdi.

Kendisiyle 15-20 dakika daha mesleki ve yelkencilikle ilgili konulardan sohbet ettik. Seddülbahir'deki yazlık evinden konuştuk. Çok saygın ve seçkin bir kişilik olduğuna inandığım Dirvana Hoca'nın, tanışıklığımızdan pek mutlu olması, doğrusu beni de çok sevindirmişti.

Onu fazla yormamak için isteğine uyarak, konuşmamıza son vermeye karar verdik. Güçlü lodos nedeniyle kendisini Kanlıca Körfezi'nin güney yakasına bırakmamı istiyordu. Oraya yanaşmak doğal olarak çok daha kolay olurdu ama hocanın evine kadar uzun bir yol yürümesine gönlüm razı olmuyordu. Bunun üzerine:

"Hocam siz lodosu yine bana bırakın. Başüstüne geçin. Ben yalının rıhtımına baş verince oraya atlayıverirsiniz" dedim. Ancak o: "Benim de sizin teknenizin parçalanmasına rızam yok" diyerek Körfez'in güney yakasına yanaşmam için ısrarda bulundu ve onu kırmamak için öyle de yaptık.

Tüm Körfez'i yalısına kadar yürümesini saygıyla izlediğim bu büyük cerrah, deniz kurdu ve İstanbul Yelken Kulübü eski başkanı kibar ve seçkin insanı, saydığım nedenlerle daima sevgi ve saygıyla anacağım.

LEMMERLİ YELKENCİLİK ÖĞRETMENİM

Lemmer, Hollanda'nın kapalı denizi IJsselmeer'in kuzey doğusunda bir kıyı köyüdür. Beş bin kişilik halkının çoğu dünya çapında yelkencilerden oluşur. Ben o köyde yelkenlim "Meltem & Deniz I" ile 5 yıl kaldım. Başlangıçta çevre denizlerini öğrenmek ve bilgilerimi tazelemek amacıyla deneyimli birinden ders almaya karar vermiştim. Çevrede soruşturdum. Bu işi yapan ve mesleği Amerika ile Avrupa arasında yelkenli götürüp getirmek olan ve gençliğinde yelkencilikte dünya şampiyonlukları kazanmış birini önerdiler. Kendisiyle sabah erkenden sözleştik. eşimle birlikte onu bekliyorduk. Randevuya zamanında geldi. İlk iş olarak bir can yeleği istedi. Bizim de giymemizi söyledi. Tekneye bindikten sonra buna benzer bir çok başlangıçta yapılacak işler yapmaya başladı. eşimle birbirimize bakmaya başlamıştık. Acaba dünya şampiyonu yerine yanlış biri mi gelmişti? Sonra denize açıldık. Bizim öğretmen her şeyi eleştiriyor, kendisi de sanki tekneye ilk kere binmiş biri gibi davranıyordu. eşimle şaşkınlığımız gittikçe artıyordu. Sonunda dayanamayıp dedim ki,

"Efendim, ben bu işin acemisi değilim. Yıllardır yelken yapıyorum." Bunun üzerine o şöyle yanıt verdi:

"İyi ya, denizde deneyimlilerin başı daha çok derde girer, çünkü kendilerine daha çok güvenip gevşek davranarak ileri giderler."

Haklı olduğunu sonradan denizcilikte daha çok deneyim kazandığım her vesileyle anlamışımdır.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

HACI OLAN MEME KANSERLİ ALMAN

1997 yazında Kuşadası Marina'da kalıyor ve "Meltem & Deniz III"ü bir İstanbul seyrine hazırlıyordum. Zaman zaman dinlenmek amacıyla Marina'nın şirin rıhtımında yorgunluk içkileri yudumladığım bir gün, yanımdaki masaya 50-60 yaşlarındaki bir Alman çifti rastladı. Kerli ferli insanlardı. Aralarında konuştukları ve kulak misafiri olduğum konular hiç de önemsiz değildi. Birden aramızda bir diyalog kuruldu. Elimde gördükleri cep telefonumu kast ederek onunla fazla oynamamamı salık veriyorlardı. Öyküleri şöyleydi: Almanya'nın Mainz kentinde yaşıyorlarmış. Adam üniversitede iktisat profesörüymüş. Kadın ise ev kadını. Üç katlı bir apartman katında yaşıyorlarmış. Alt kattaki komşuları olan genç adam, elektromanyetik dalgalarla çalışan bir aygıtla, katının duvarları ve tavanı içindeki metal elektrik kabloları ve su borularının trajelerini saptamaya meraklı bir kişiymiş. Günlerden bir gün kadın sağ memesinde şikayetler hissederek hekime baş vurmuş. İlerlemiş ve 'inoperabl' meme kanseri tanısı konulmuş. Bunun üzerine kadının eşi komşularının aygıtından şüphelendiklerinden, emekliliğini isteyip elektromanyetik dalgalar fiziği öğrenmeye başlamış ve şunu saptamış ki, bu dalgalar insan bedenine çok yakın uzaklıktan ve uzun süreler etki ettiğinde, vücudun belli yerlerinde kanserlere neden olabilmektedir. Kadın cep telefonu kullanmadığından etkenin ne olabileceği üzerine kafa yormuşlar ve alt kattaki adamın elektromanyetik dalgalı aygıtının olduğuna karar vermişler. Bir gün kadın alt kattaki komşularına rastladığında, komşu kadının hatırını soruyor. O da "evet çok iyiyim, sayenizde" yanıtını veriyor ve şaşkınlığını gizleyemeyen komşuya durumu bir bir anlatıyor. Kısa süre sonra olanca ışınlama tedavileri ve kemoterapiye karşın, doktorlar kadının bir aylık ömrü kaldığını, yapmak istediği son işleri yapmasının doğru olacağını kendisine bildiriyorlar. Bunun üzerine kanser nedeninin komşularının yaydığı elektromanyetik dalgalar olduğuna kesinlikle inanan bu talihsiz karı-koca, kalkıp son günlerini orada geçirip hem de hacı olmak amacıyla Meryem Ana'ya geliyorlar. Bu olgudan çıkarılabilecek sayısız ders bulunmaktadır. Ancak denizcilere önemle salık verilebilecek bir konu, kendilerine zaman zaman pek yararlı olan ve tıpkı yukarda sözü edilen aygıt gibi elektromanyetik dalgalarla çalışan, cep telefonlarıyla fazla sarmaş dolaş olmamalarıdır!

TERSANENİN BİKİNİLİ GEZGİNİ

Ildır Körfezi'ndeki Altın Yunus Marina'nın yanında ufak bir tersane vardır. Bir gün bu tersanenin 100 metre kadar uzağında rıhtıma yanaşmış, teknemin güvertesinde güneşleniyordum. Birden tersanenin yanındaki küçük yokuştan bikinili bir gezginin kalçalarını iki yana çalkayarak yukarı doğru çıktığını gördüm. Normalde tersaneden yayılan çekiç ve makine gürültüleri çevreyi inletir. Bu da 35 derece sıcak altında çalışan ve çoğunu tanıdığım tersane işçilerinin ne kadar çalışkan olduklarının somut bir göstergesidir. Ancak ne olmuş olmuş bikinili afet yokuşta boy gösterince sihirli bir el tersane gürültülerini susturmuştu. Tersane sanki birden bir ölü sessizliğine bürünmüştü. Bu sessizliği ilk bozan benim gürleyen sesim oldu: "Ne duruyorsunuz miskinler, çalışsanıza!" Bu uyarı üzerine tersanenin çarkları yeniden dönmeye başlamıştı! Bütün bu olanları marinanın sahibi Sayın Rahmi Koç görse, bana bir yüksek liyakat plaketi sunardı, herhalde!

BUZLU SUDA YÜZMEK

"Meltem & Deniz I" adlı yelkenlimi 1974 yılı sonbaharında Almanya'nın Baltık Denizi'ndeki Fehmarn Adası'ndan almıştım. Bu tekne bir 1972 yapımı Dehler Optima-92 idi. Sahibi fuarlarda dekorasyon ve konstrüksiyon yapan bir Alman mimardı. Tekneyi yattığı küçük koyda ilk gördüğümde hayran kalmış ve eski sahibiyle hemen el sıkışmıştık. Plana göre henüz tekneyi ve suları iyi tanımadığımdan o bana Fehmarn Adası'ndan Alman anakarasındaki Heiligenhafen'a kadar eşlik edecekti. Oradan da tekneyi kara yoluyla Düsseldorf'daki evime daha yakın olan IJsselmeer'e taşıtacaktım. Buz gibi bir sonbahar sabahı Fehmarn Adası'ndan yola koyulduk. Yelkenlerin ikisini de basmıştık. 7 mil hızla seyrediyorduk. Birden teknenin eski sahibi Bay Dee bana:

"Yüzme biliyor musunuz?" diye sordu.

"Evet 4 yaşımdan beri" diye yanıtlamıştım sorusunu. Onun üzerine bir soru daha ekledi:

"Korkuyor musunuz?" Ben de:

"Yoo niye korkayım?" diye yanıt verdim.

"Ancak" dedi, "dört yaşından beri yüzme bilmeniz pek işinize yaramaz." Ben de boş bulunup:

"Neden yaramasın?" diye sordum.

"Çünkü" dedi, "şu anda deniz suyu ısısı -6 derece; denize düşecek olursanız kalbiniz soğuktan bir dakikadan fazla çalışmaz."

Çok sert rüzgarlı, puslu ve yağmurlu bir hava olmasına karşın durumdan hiç etkilenmemiştim. Ancak henüz acemisi olduğum Baltık

Denizi'nin koşullarının bu kadar gaddar olabileceğini doğrusu pek aklımdan geçirmemiştim. Aslında öyle olması da iyidir. Bazen bazı konularda çok derinlemesine düşünmek yarardan çok zarar getirir. Herşeyde olduğu gibi bunda da sınırı iyi çizmek gerekir. Bunu yapabilmenin en sağlıklı kılavuzu ise deneyimdir.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

AHIRKAPI AÇIKLARINDA

"Meltem & Deniz III" ile İstanbul Osmanbey'deki gözlükçüm ve saatçim (Tam Optik), can dost Yaşar Atal ve on dört yaşındaki oğlu ile bir Marmara gezisine çıkmıştık. Yaşar'ın oğlu birkaç saat sonra "sıkıldım ineceğim" diye tutturmasın mı?

"Oğlum bu belediye otobüsü değil, öyle zırt pırt inilmez" dedikse de sözümüzü geçiremedik. Çarnaçar Kabataş'taki deniz motorlarının iskelesine kısa bir baş vererek onu rıhtıma atıverdik. Durumu da annesine bildirdik. Böylece tüm taraflar gerginlikten kurtulmuş, barış sağlanmıştı. O sırada Yaşar:

"Doktor artık bir şeyler çıkar da yiyip içelim" diye tutturmasın mı? "Yaşar yemeğe evet ama içmeye hayır. Bak yelken altındayız" dedimse de, Yaşar'ın ısrarlarına dayanamadım Havuzluk masası döşendi. Kafalar hafif parlatıldı.

Biraz sonra Yaşar'ın cep telefonunun oyun havalı canhıraş zili bizi içinde bulunduğumuz hayal aleminden çekip çıkarıverdi. Telefonun öbür ucundaki Yaşar'ın eşiydi ve şöyle soruyordu:

"Yaşar! Neredesiniz?"

Yaşar çok soğukkanlı ve hiç fıtırını bozmayan bir ifadeyle: "Ahırkapı açıklarındayız Hayatım."

Yaşar'ın eşi: "Neredesiniz, nerede?"

Yaşar: "Ahırkapı açıklarındayız, Ahırkapı, sevgilim."

Sonra bana dönüp: "Öyle değil mi Doktor" diye sordu? Ben de bu soruyu onayladım Yaşar'ın eşi nerede olduğumuzu tam anlamamış olmakla birlikte bir 'ya sabır' çekip telefonu kapadı. Aynı ya sabırı biz

de çekip yolumuza devam ettik.

Ataköy Marina'ya doğru seyrediyorduk. O sırada iskele yanımızın 100 metre kadar uzağına bir Rus kosteri düştü. Geminin güvertesindeki 40 yaşlarındaki bir tayfa kollarını küpeşteye dayamış, meraklı bakışlarla bizi gözetliyordu. Aslında durumumuz merakla izlenmeyecek gibi değildi. Dümende kimse yoktu (oto pilota bağlıyız). Her iki yelken de basılıydı. Havuzluk sofrası döşeliydi ve teknenin hoparlöründen oynak ezgiler duyuluyordu. O sırada Yaşar dayanamayıp bu ezgilere uyarak üstüne üstlük bir de kollarını iki yana kaldırıp oynamaya başlamasın mı? Denizcilikte kolları iki yana açıp, aşağı yukarı kaldırıp indirmek batıyoruz anlamına gelir. Bunu gören Rus tayfa hemen kaptan köprüsüne doğru koşmaya başladı.

Ben ise Yaşar'ın üstüne çullanıp onu alaşağı ederek Rus tayfaya her şeyin yolunda olduğunu işaret ettim. Neyse bir tatsızlığı daha atlatmıştık.

Birazdan Ataköy Marina'ya vardık. Yaşar'a dedim ki:

"Sen başüstüne geç ve rıhtımdaki kişiye baş ipini açıkladığım biçimde at." Yaşar baş üstüne geçti. O sırada pontonda (marinanın iskelesi) bir dostum belirdi. Yaşar'a ipi ona atmasını söyledim. Bunun üzerine Yaşar bana dönüp:

"Doktor ben bu işten anlamam. Ne yapacağımı bilmiyorum" diye çaresiz biçimde bakmaya başlamasın mı? Artık ne bende ne de pontondaki arkadaşımda gülmekten hal kalmamış, teknenin idaresini tümüyle yitirmiştik.

SOLUYAN CEKET

Ataköy Marina'da kasım ayında yapılan küçük teknecilik sergilerinden birinde, gözüme bir yelkencilik giysileri standındaki ceketler ilişti. Satıcı kişi o zaman yeni olan ceketlerini tanıtıyordu. Ona göre ceketler yapıldıkları materyalin gözenekleri aracılığıyla solumakta ve giyen kişiyi terletmemekteydiler. Doğrusu yelkenciler için bu ideal koşullara sahip ceketlere pek heveslenmiş ama aklım da yatmamıştı. Standın sahibiyle şöyle bir anlaşma yaptık. Ben ceketi hemen o gün deneyecek ve sonucu kendisine bildirecektim. Sonuç benim dediğim gibi onun dediğinin aksine çıkarsa, o tüm iddialarından vaz geçecekti. Ceketin parasını ödeyip kaptığım gibi Ataköy Marina'daki yelkenlime gittim. Buz gibi soğuk bir havaydı. Şiddetli poyraz etkisinde dolu ve tipi vardı. Boğaz'ı tipiye karşı kuzeye tırmanıyordum Dört saat kadar sonra yine Ataköy'e bağlanır bağlanmaz doğru sergiye gittim Standın sahibi beni uzaktan görünce adeta korkudan dona kalmıştı. Vücudumu Türk hamamından çıkmış gibi ter basmıştı. Buna karşılık yüzüm gözüm buz gibi donmuştu. Adam ben daha bir şey söylemeden dedi ki: "Aman beyefendi tüm iddialarımdan vaz geçiyorum ve ceketlerin üzerindeki "soluyan" ibaresini kaldırıyorum." Bu durumu gören adamın yardımcıları ise gülmemek için kendilerini zor tutuyorlardı. Aman siz siz olun iş yeriniz ya da kendiniz için asılsız reklam yapmaya kalkışmayın, sonra bu olguda olduğu gibi en azından mahçup olursunuz.

STAVEREN'DEN LEMMER'E

Staveren ile Lemmer, Hollanda'nın kapalı denizi IJsselmeer'in kuzeyindedirler. Hemen yanı başlarındaki Kuzey Denizi'nin hakim batı, kuzeybatı rüzgarlarına bakan (özellikle daha kuzeydeki Staveren) iki şirin yelkencilik ve balıkçılık kıyı köyüdürler. Buralarda iki kişiden biri yelkencilikte ya dünya ya olimpiyat ya da Avrupa şampiyonluklarından madalyalı ya da Atlantik'i geçmiş dünyayı dolaşmış kişilerdir. O zamanlar ana limanım Lemmer'di ve orada önemli öğretmenlerden yelkencilik hakkında çok şeyler öğrenmiştim. Hafta sonları ve tatillerde orada yelken yapı-yordum. Bir yaz tatilinde o zamanlar 67 yaşında olan Annem ve Ablam bizi ziyarete gelmişlerdi. Geceleri Lemmer'deki bir otelde kalıyor, gün-düzleri yelkenliyle günübirlik geziyorduk. Bir gün, normal havada iki saatlik uzaklıkta, kuzeyde bulunan Staveren'e gitmeye karar verdik. Çok güzel bir havaydı. Hiç bir zorluk çekmeden Staveren'e vardık. Bir balık lokantasında nefis Kuzey Denizi balıkları yiyorduk ki hava birden sertledi. Rüzgar şiddetle esmeye başladı. Dalgalar kıyı duvarının üzerinden taşıyordu. Kuzey Denizi'nde meteorolojinin vermediği ani hava patlamalarına alışkındım Niyetimiz yelkenliyle Lemmer'e geri dönmekti. Ancak biraz da rahatsız olan Annem çok tedirgindi. eşim ve Ablamla bir olup tekneyi Staveren'de bırakıp Lemmer'e taksiyle dönmemizi istiyorlardı. Gidip teknenin rüzgar göstergesine baktım 40-50 knot'u gösteriyordu ve batıdan esiyordu. Çevrede durumu soruşturdum. Rüzgarın daha da sertleme olasılığının bulunduğundan ve denize açılmanın çok tehlikeli olacağından söz ediliyordu. Ancak tekneyi o gün orada bırakmamak için bir çok önemli nedenim vardı. Annemleri taksiye bindirip uğurladıktan sonra tekneyle limanın dışına çıktım. Çıkar çıkmaz karşılaştığım manzara gerçekten vahimdi. Dalgalar 3-4 metreye kadar yükseliyor ve tekneyi şiddetle dövüyordu. Yelkenleri çok zorlukla bastım Rüzgarı sancak apazımdan alıyordum Dalgalar sancak bordasından havuzluk içine devriliyordu. O sırada dikkatimi bir şey çekmişti. Pantry'e inen kapı, açık kalmıştı. Dümeni bir an bile bırakamadığımdan, -zaman zaman simit dümenimi iki kolumla tüm gücümle çekerek hakim olabiliyordum- 2-3 metre uzağımdaki kapıyı iki saat süren seyrim boyunca bir türlü kapayamamıştım. Oysa dalgaların pantry'e dolma olasılığı vardı. Yolun yarısı kadarını gittiğimde iskele kıç omuzluğum hizasında, kara tarafımda -ki o bölge karaya kadar 1,5-2 deniz mili uzunluğunda 1 metre kadar derinlikte bir sığlıktır- 17-18 metrelik bir motoryat beni deniz mili kadar bir uzaklıktan izlemeye başlamıştı. Bu izleme Lemmer'de limana girene kadar sürdü. Karaya çıktıktan sonra iskele

üzerinde üç Hollandalının bana doğru yaklaşıp "Sizi sürekli izledik ve telsizle aradık -telsizim açık değildi- gerçekten önemli tehlikeler atlattınız" diye ifadelerde bulundular. Motoryatçılarda hep şöyle bir düşünce vardır: Yelkenli havalelidir ve batma tehlikesi yüksektir! Oysa şu gerçeği göz ardı ederler: yelkenli yukardan yelkenleri, aşağıdan salması yardımıyla rüzgar ile su güçleri arasında sıkışarak, deniz yüzeyinde bir motor-yattan çok daha sağlam seyreder. Kendilerine bana eşlik ettikleri için çok teşekkür ettikten sonra, yukarda belirttiğim nedenler dolayısıyla asıl tehlike atlatanın kendilerinin olduğunu bildirdim.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

KOCA USKUR HAVUZDA DÖNÜNCE

Hollanda'nın kapalı denizleri IJsselmeer ile Markermeer arasındaki geçiş havuzunda kuzeye doğru geçiş yapacaktım Havuza yelkenlimle son giren tekne ben olmuştum. Bu nedenle kendi teknemden on kat büyük bir geminin bu gemi Almanya ile İngiltere arasında taşınan yeni üretilmiş sağdan direksiyonlu Volkswagen otomobillerini taşımaktaydı ve boştu. Kıç tarafına sığınmak zorunda kalmıştım. Henüz bağlanmamıştım ki gemi koca uskurunu birden kuvvetle döndürdü. Bunun sonucunda oluşan anaforun itme gücüyle kendimi havuzun karşı yakasında bulmuşum. Bu, havuzlarda sona kalmanın dezavantajlarından bir tanesidir, çünkü sona kalan dona kalır. Ben dona kalmadım ama, teknem parçalanmaktan kıl payı kurtulmuştu.

HALAT KESEN ÇAYKA

Dingin Sedef Adası'nın kuzey kıyısı açığına demirlediğim bir gündü. Teknemde eski ve sevgili dostum İstanbul'un en eski ve ünlü resim galerilerinden birinin sahibi, sanat eserleri uzmanı Yahşi Baraz da benimle birlikteydi. poyraz gittikçe sertliyordu. Demirim taramaya başlayınca biraz ilerdeki dubaya bağlanmaya karar verdim. Epey güç de olsa bağlanmayı gerçekleştirdik. Rüzgar daha da artmıştı. Aramızda yaptığımız anlaşmaya göre Yahşi'yi adanın güney kıyısındaki koyun kıyısına şişme botla bırakacaktım, çünkü evi koyun bir az ilerisindeki Adanın doğu burnundaydı. Bu koy güneye baktığından poyrazı pek almazdı; bu yönden endişem yoktu. Dubaya bağlı kalıp biraz daha güneşlendikten ve dinlendikten sonra, koya doğru yola koyulacaktık. Motoru çalıştırıp dubadan ipi çözüp yola koyulduk. Yarım mil kadar gitmemiştik ki motor stop etti. Acaba yine mazot pompası mı hava yapmıştı? Hemen dümeni Yahşi'ye bırakıp motoru tamire çalıştım, ama tüm çabalar boşunaydı. Motor bir türlü çalışmıyordu. Bir yandan iyice sertleyen rüzgar (6 Beaufort) bizi Adanın kayalıklarının üzerine doğru atıyordu. Yelkenleri fora etmekten başka çıkar yol yoktu. Öyle de yaptım. Ancak sert poyraz nedeniyle Adadan uzaklaşıp, tehlikeyi atlatmak mümkün olmuyordu. Bunun üzerine Yahşi şişme botla adaya çıkıp yardım çağırmaya karar verdi ve şişme bota atlayıp kürekle adaya vardı. Ben ise yelkenle adadan bir türlü uzaklaşamıyor gittikçe kayaların üzerine düşüyordum Can havliyle tek çarenin üç yüz metre kadar uzaktaki dubaya bağlanmış olan 25 metrelik çaykaya halat atmak olduğuna karar verdim Gerçi yelken altındaki teknede yalnız başıma bunu başarmak gerçekten zor bir işti, ama parçalanmaktan kurtulmak için bunu başarmalıydım. Bir yandan çaykaya el kol sallayarak amacımı belirttim. Öbür yandan bordalarına 5-6 metre mesafeye kadar yaklaşıp halatımı attım Çaykanın çımacıları ve kaptanı (4-5 kişi kadardılar) halatımı çaykaya bağladılar. Neyse artık kurtulmuştum. Ama çok geçmeden çaykanın sahibi olduğunu sandığım kişi belinden çıkardığı bıçağıyla ipimi kesiverdi. Ölüm turlarıma yeniden başlamış ve bu hareketin ne anlama geldiğini anlayamamıştım Kayaların pek yakınlarına düşerek hatta karada mayoyla güneşlenmekte olan birkaç hanımla alçak sesle bile anlaşabilecek kadar kıyıya yaklaştıktan sonra - yelkenle yine güçlükle çaykanın hizasına kadar çıktım ve halatımı yeniden attım. Bir önceki olaylar aynen yinelendi. Halatım bu kere suya atıldı. Yine çaykayla ada arasındaki ölüm turlarıma başlamıştım. Karaya çok yaklaştığım bir kere Yahşi adada hiçbir yardım olanağı bulamadığını ve dıştan takma motorunu çalıştırdığı şişme botla bana yanaşmaya kararlı

olduğunu bildirip önemli bir tehlikeyi göze alarak iskele baş omuzluğumdan hızla seyreden tekneme tutundu ve doğru biraz önce bağlı olduğumuz dubaya seyretmemi ve her şeyi göze alıp beni dubaya bağlayacağını söyledi. Ben de iki tur daha attıktan sonra, Yahşi şişme botla dubaya seyredip baş ipimi oraya bağladı. Daha sonra motorun hava yaptığı mazot hortumunu tamir edip Yahşi'yi evine bıraktım.

O gün bu gündür ne zaman Yahşi ile bir araya gelsek çayka sahibinin neden böyle davrandığını birbirimize sorar dururuz? Bunun için herhalde bir çok kere olduğu gibi orman düşmanı çaykaların ve guletlerin içinde karanlık işler döndürüldüğüne bağlamaktan başka akla uygun bir çözüm yoktur; çünkü denizcilikte bu durumdaki bir kişiye yardımcı olmamak, hukuksal ve vicdansal açılardan ağır yükümlülükleri gerektirir. Yani teknede döndürdükleri suçlar ortaya çıkarsa, cezaları daha ağır olacağından olsa gerektiğindendir.

ROLREFİMİ HAVUZ KÖPRÜSÜNE ÇARPIYORDUM

Hollanda'nın sayısız havuzlarından birinden ilk geçişlerimden birinden önce henüz havuzun dışındaydık ve geliş sırasına göre dışarıdaki iskeleye bordadan bağlanmıştık. Önüme 8-10 metre uzunluğunda bir motorbot rastlamıştı. Havuz köprü bacaklarının üzerindeki yeşil ışık yanınca motorbot hızla hareket edip havuza girmek üzere hareket etti. Ben de havuzda boşluk bırakmamak için motoruma gaz vererek motorbotu izlemeye başladım. Oysa bilinçaltından motorbotu izlemek insiyakiyle onun direğinin olmadığını, bende ise 16,5 metre uzunluğunda direk bulunduğunu bir an için hesaba katmamıştım. Havuza doğru hızla ilerliyordum ki birden havuzun köprüsünün üzerinde bizi seyreden insanların -Hollanda'da havuz köprüsü altından geçen tekneleri seyretmek alışkanlık haline gelmiş bir hobidir- bağırıştıklarını duydum. Bu bağrışmalara bir anlam veremi-yordum. Sonunda bu gidişle baş istralyamın yerine taktırdığım yepyeni rolrefimin havuz köprüsüne çarpmak üzere olduğunu fark ettim. hemen tam gaz tornistan verdim Artık nefesler tutulmuştu. Rolrefim köprüye çarpacak mıydı? Tekne gitti gitti, havuz köprüsüne bir metre kadar bir mesafe kala duraladı. Çarpmaktan kıl payı kurtulmuştum. O gün bu gündür bir teknenin sadece suyun içindeki bölümünün değil bir de suyun üstündeki bölümünün bulunduğunu hiç unutmam; tıpkı buz dağının tersi gibi.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

ENLEM BOYLAM BİLDİRMEK

1970'li yılların ortalarında Kuzey Denizi ve Hollanda'nın IJsselmeer'inde yelken yaptığım bir gündü. Staveren açıklarında idim. Hava birden iyice sertleyip 7-8 Beaufort'lara erişti. Teknede ömründe ilk kere yelkenliye binen tanıdıklarımız olan bir Alman karı koca ve oğulları Bulunuyordu. Kadın kitaplardan ve televizyondan öğrendiği denizcilik bilgileriyle başıma tam bir kaptan kesilip avaz avaza yağdırdığı emirlerle tekneyi adeta idaresine almaya kalkışmıştı. Kendisine aşağıya 'pantry'ye inmesini, işe karışmamasını oldukça sert bir dille söyledimse de "pantry"nin daha fazla sallayacağını iddia ederek kabul etmiyordu!. Oğlu ise sürekli kusuyor,

"Allah kahretsin, böyle lanet şeye bir daha binmem" diye bağırıp çağırıyordu. Ona da anti-emetik verip havuzlukta yere yatırarak tedaviye çalışıyordum Tabii tüm bunlar konsantrasyonumu önemli ölçüde bozmuştu. Batı rüzgarı kıyı yönündeydi ve kıyıyla bizim aramızdaki iki millik deniz bölümü bir metreden az sığlık idi. Bu koşullarda oraya oturmak kaçınılmaz gibi görünüyordu ve nitekim de "gacıırt" diye bir gürültünün peşinden sert bir tabana oturuverdik. Yapılacak şey yelken basıp tekneye yalpa vurdurup, geldiğimiz yönde oradan kurtulmaktı. Aslında 3-5 metrelik bir mesafeye ihtiyacımız vardı. Erkek arkadaşımla aramızda bunu kararlaştırdık, ancak eşinin şiddetli itirazları bunu da önlemeye yetti. Artık telsizle sahil güvenliği yardıma çağırmaktan başka bir çıkar yolum kalmamıştı. Onları aradım Telsizdeki kız ille enlem boylamımı bildirmemi istiyordu. O zamanlar GPS aygıtı yoktu. Kadın ile oğlunun yarattıkları keşmekeş ise harita üzerinde bir konum saptamamı önlüyordu. Bu nedenle telsizdeki kıza Staveren Kilisesi'nin 2 mil kadar açığında karaya oturduğumu ve zemin sert olduğundan, sert hava nedeniyle teknenin parçalanma tehlikesi bulunduğunu, kaldı ki radarları aracılığıyla benim nerede olduğumu pek ala bildiklerini -hele sığlığa doğru şiddetle esen batı rüzgarı hakimiyetinde- benim konumumu kesinlikle gözleyebildiklerinden emin olduğumu, acilen bir kurtarma teknesi yollamadıkları takdirde suçlu duruma düşeceklerini söyledim Hollandalı kız hala enlem boylamımı bildirmemde ısrar ediyordu. Bu tür tartışmalarımız uzunca sürdükten sonra, telsizdeki ilgiliye şunları söylemek zorunda kaldım:

"Eğer bir kurtarma teknesi yollamazsanız karaya çıktığımda ilk

yapacağım iş hakkınızda suç duyurusunda bulunmak olacaktır."

Bu yerinde uyarı üzerine kız hemen mayna ederek konumumu öğrenmekten vazgeçti. Kurtarma teknesi yollamaya söz verip telsizi kapattı. Çevrede pek sıklıkla kullanılan bir kargım (3-4 metre uzunluğunda bir sopa) da yoktu ki, bununla zemini iterek oradan kurtulayım Bir saate yakın kayaların üzerinde gacır gucur sallandıktan sonra, 3 mil kadar uzaktan sahil güvenlik teknesinin bize doğru yaklaşmakta olduğunu gözledik. 20-25 metre uzunluğunda esaslı bir tekneydi bu. Bize 10 metre kadar yaklaştığında onlara halatımı attım, fakat tutmayıp denize bıraktılar. Halat atmayı birkaç kere tekrarlamama karşın tutmamakta ısrar ettiler. Sonunda kendi halatlarını attılar. Bunun bana çok pahalıya patlayacağını bilmeme rağmen istemeyerek de olsa halatı tekneme bağladım Sahil güvenlik botu 20-25 mil hız yapıyordu. Böylece 9,20 metrelik yelkenlimin hız rekorunu da kırmış oluyordum Teknedeki kadın konuk ise bu pahalı - tabii kendisi için bedava, yoksa nasıl tepki göstereceğini tahmin ediyorum- ve son derecede sevimsiz seyir için zevkinden dört köşe olmuştu! Sonradan sahil güvenliğe bu çekiş için o zamanın parasıyla 1.240 milyon ödemiştim!

Sonuç olarak şunları söyleyebilirim: Bu olguyla, "bir tekneyi iki reis batırır" deyimimiz bir kere daha kanıtlanmış oluyordu. Öyleyse siz siz olun da sakın teknenize denizciliğinden emin olmadığınız kişileri almayın. Ben başımdan geçmiş bu ve bunun gibi olgulara dayanarak yıllardır böyle yapıyorum ve bu prensibimden de pek memnunum.

BEŞİK OLARAK KULLANDIĞIM TEKNEM

İlk teknemin adını "Meltem & Deniz I" çocuklarıma takmakta haklıydım (bkz."Tekne Adları Üzerine Söyleniş" adlı öykü). Neredeyse ikisi de teknemde doğmuşlardı. İkisini de iki üç aylıkkenden itibaren tekneye almıştım. Genelde özellikle Meltem çok ağlardı, oğlum Deniz ise daha sakindi. Ama ikisinin ağlamalarına karşı en güzel çare arabamın ya da teknemin sallanmasıydı. Limanda bağlı olduğumuzda ağlamaya başlayacak olurlarsa, mümkünse denize açılır, yüzleri bana dönük olarak tekneye sıkıca bağlardım Biraz seyirden sonra teknenin sallanması sonucunda, otomobilde olduğundan daha çabuk uyuyuverirlerdi.

Ancak bütün bunlara rağmen tekne alma heveslisi gençlere önemle salık veriyorum: Sakın ha sadece çocuk beşiği olarak tekne almaya kalkışmayın, sonra çok pişman olursunuz!

TORNİSTANLA BOĞAZ SEYRİ

Kanlıca Koyu İstanbul'un en güzel köşelerinden biridir. Bu kanıya varışımın en önemli nedeni, çocukluğumun bu doğa harikasını, Rumeli Hisarı'ndaki evimizden (Taş Konak), seyrederek geçmesinden olsa gerektir. Bu koyda yıllarca yatan "Savarona" yatı ise, koya ayrı bir görkem katan ve tüm denizcileri kendine meftun eden ek bir güzellik unsuruydu. Sabahları uyandığımda yatak odamdan bu görkemli ikiliye en azından bir bakış atmadan, günlük yaramazlıklarıma başlamazdım

Yıllar, sonra çok kez yaptığım gibi, bir gün bu canım koyda demirleyip Ömer Salur'un dünya kataloglarına geçmiş Körfez Lokantası'nda, Ömer'in özenle hazırlatıp sunduğu enfes kokteylleri yudumladıktan sonra, demir alıp o zamanki ana limanım olan İstinye Körfezi'ne doğru yola koyulmuştum. Koydan çıkar çıkmaz teknenin, hız kolunda bir bozukluk olduğunu gözledim. Kol ileriye geçmiyor, sadece geriye giriyordu. Aşağıya motor bölmesine inip tüm uğraşmalarıma rağmen bozukluğu gideremedim. Zaten teknede yalnız olduğumdan, pek sağlıklı bir onarım yapamıyordum yıldızdan esen kuvvetli rüzgarda ise, yelkenle seyir olanağı yoktu. Çarnaçar Kanlıca Koyu'ndan İstinye Körfezi'ne kadarki 5-6 millik mesafeyi akıntıya karşı bir saatten fazla bir sürede, tornistanla seyretmek zorunda kaldım Tabii yedeğimde bulunan şişme botumu da teknenin baş tarafına bağlamıştım. Beni bu durumda gören çevredeki tekneler -ki çoğu beni tanıyorlardı- herhalde bende psişik bir bozukluk olabileceğini ya da yüksek derecede alkol aldığımı düşünüyorlardı. Meğerse bozukluğun nedeni alkol filan değil, vites kolundan şanjmana giden çubuktaki küçücük kopilyanın kırılmasıymış! Ünlü deyimimizi unutmayalım: "Şeytan ayrıntıda gizlenir". İşte bazen minicik bir kopilya, Nasrettin Hoca'nın eşeğine ters binmesi gibi, sizi de teknenize ters bindirebilir.

Melteminiz esen deniziniz sevecen olsun.

DERİNLİK-ÖLÇER GİBİ BAYKUŞ

40 yıllık yelkenci arkadaşım Mehmet Işık'ın Marmaris Ada Ağzı Koyu'ndaki turistik tesislerinin deniz kıyısında bulunan evinde kalıyordum Gündüzleri Mehmet'in yelkenlisiyle geziyor, geceleri kıyıda görkemli deniz manzarasına karşı yiyip içiyorduk. Bir gece sabah geç vakitlere kadar yiyip iyice içtikten sonra kızım Meltem'le en yukarı kattaki odalarımıza çıktık. Anahtar deliğini bulamadığımdan anahtarı kızıma verdim ve "şu kapıyı açıver" dedim O tam kapıyı açarken bir ses duydum. Bu yelkenlimdeki derinlik-ölçerin altımızda 2 metreden az su derinliği bulunduğunu belirten alarm sesiydi! Bunun üzerine Meltem'e bilinç altından:

"Meltem oturduk" demişim. Meltem buna çok kızdı ve:

"Ne oturması baba, karadayız" diye beni tersledi. Ertesi sabah Mehmet'ten öğrendiğime göre meğerse duyduğum ses Mehmet'in evinin yanında geceleri öten yılların baykuşu değil miymiş? Baykuşun sesiyle benim derinlik-ölçerimin arasındaki müthiş tını benzerliği bu anlaşmazlığa neden olmuş. Aslında aynı şey bir gece Mehmet'in başından da geçmiş.

Sevgili denizciler unutmayın, karada kıyak kafaya en uygun derinlik-ölçer, baykuş ötmesi olabilir. Karada o kadar önemli değil de, böyle bir durum denizde olursa, durum oldukça nahoş sonuçlar doğurabilir!

FARAŞ ATAN ÇIMACI

İstanbul Boğazı'ndaki vapur iskeleleri iskele memurları tarafından buralara yanaşmak isteyen yabancı unsurlara karşı kahramanca savunulur. Bir gün tekneyle Boğaz'da gezerken o sıralarda kullanılmayan Çengelköy iskelesi hizasında ilaç almak ve pili bitmiş cep telefonum yerine iskelelerde bulunan telefondan yararlanmak amacıyla iskeleye yaklaştım Oradaki pinekleyen çımacıya durumu 8-10 metre mesafeden bildirdiğimde, iskeleye güney yanından yanaşabileceğimi söyleyip çekip gitti. Kuvvetli lodosa rağmen ipimi bile tutmaya yanaşmamıştı. Bir saate yakın yalnız başıma kan ter içinde uğraştıktan sonra iskeleye yanından bağlandım. Bu durumda yanaşmaya gelebilecek bir vapuru önlemem kesinlikle olası değildi. Teknemden çımacının ve telefonun bulunduğu odaya yöneldim. Çımacı telefonu kullanamayacağımı ve hemen teknemi çözüp açılmamı istedi. Fena halde şaşırmıştım Memur bir az önce bana söz vermişti; şimdi ise sözünü ısrarla inkar ediyordu. Bari bir telefon edip öyle gideyim diye ısrar ettimse de, isteğimi bir türlü kabul ettirememiştim İyice öfkelenip çekip gitmeye karar verdim. Tekneme atlayıp vira ettim. İskeleden 3-4 metre uzaklaşmıştım ki çımacı arkamdan hala koyu bir Rize şivesiyle küfür yağdırıyordu. Bunun üzerine ben de yanıt verdim. Adam büsbütün sinirlendi. İskelenin köşesinde duran yağ tenekesinden kesilerek üretilmiş faraşı kapıp başıma atmak amacıyla üstüme hamletti. İskeleyle aramızda 45 metrelik bir mesafe vardı ve kuvvetli lodos sürüyordu. Faraşı attığı takdirde bumerang etkisiyle geri tepeceği belliydi. Nitekim de öyle oldu ve bütün gücüyle fırlattığı faraş aynı ivmeyle kafasına oturdu ve denize düşüp battı. Bunun üzerine kendisine: "Görüyor musun? Kamu malını ziyan ettin. Şimdi derhal soyun ve denize dalıp o faraşı çıkar" dedim.

Bunu duyan çımacı saçını başını yolmaya başlamıştı. Bu durumda benim için ise tepine tepine gülmekten başka yapılacak bir şey kalmıyordu. Öfkeyle kalkan ziyanla oturur!

DENİZKIZI ŞAMANDIRA OLUNCA

Kuzey Denizi'nde uzunca süre yelken yaptıktan sonra Kuzey Denizi Kanalı (Nordzeekanal) aracılığıyla Amsterdam üzerinden Hollanda'nın kapalı denizi Markermeer'e girdim. Bu deniz sığlığıyla ünlü olduğundan dikkatli seyretmek gerekti. Derinlikler 2-3 metre arasında değişiyordu. Bir çok yerde 1 metrenin bile altındaydı. Öyleyse tek çare yerel yelkenlileri izlemek ya da en iyisi deniz haritalarını iyi incelemek ve elden düşürmemek, böylece denize çok düzenli olarak yerleştirilmiş olan şamandıraları izleyip oturmaktan kurtulmaktı. Ben de dümen dolabıma tespit ettiğim ve önümden hiç ayırmadığım deniz haritalarımla böyle yapıyordum. Birden 15-20 metre kadar uzakta iki şey gördüm. Biri küçük bir motorbot ve içindeki iki kişi, öbürü de haritada olmayan bir şamandıra. Şamandırayı haritada bir türlü bulamıyordum. Daha dikkatle bakmaya ve yaklaşıp numarasını okumaya gayret ettim Buna rağmen işe yarar bir şey saptayamadım. Bunun üzerine dürbünümü alıp odaklayıp, bakmaya başladım. Bu sırada motorbottan bir kahkahadır koptu. Aynı anda dürbünle şunu saptadım: Meğerse şamandıra sandığım şey, deniz dibine sabitlenmiş ve şişirilmiş bir otomobil iç lastiğinin üstüne oturtulmuş bir şişme kadınmış! Sakın denizde gördüğünüz her cismi müşir bir şamandıra sanmayın, yoksa bu olguda olduğu gibi çekiciliklere kapılıp, sadece rotanızdan değil başka şeylerden de vazgeçmeniz kaçınılmaz olur.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

DÜNYANIN EN UZUN ŞİLEBİNİN KIÇINDAN KURTULDUM

Bir akşam Üsküdar önlerinde karşı kıyı yönünde yelken seyri yapıyordum Marmara yönünden bana doğru denize iyice batmış ve iki yanında ve baş tarafında üç istimbot refakatinde büyük bir şilebin yaklaştığını gördüm. Her şeyi öyle ayarlamıştım ki yelken altında olmama rağmen, Boğaz kurallarına uyarak yaklaşmakta olan gemiye geçiş üstünlüğü tanıyıp pruvamdan rahatlıkla geçmesini sağlayacaktım. Hava kararmaktaydı. Suya iyice batmış ve uzaktan olduğundan küçük görünen geminin zannettiğimden çok büyük dev bir tanker olduğunu geç fark etmiştim Artık yelkenleri mayna etmek için çok geç idi. Geminin pruvamdan geçmesini beklemekten ve yelken altındaki yelkenlimi duruma göre maharetle yönlendirmemden başka çıkar yol yoktu. Ancak bekle bekle koca geminin geçişi bir türlü bitmiyordu. Bir an gözüm geminin iskele tarafımdan bana yaklaşmakta olan sancak tarafındaki kaptan köprüsüne takıldı. Bordasından dışarıya doğru öyle taşıyordu ki, direğimle çarpışma olanağı bile vardı. Geminin pruvamdan geçişi ise gerçekten bir türlü bitmek bilmiyordu. Keşke dev gemi poyrazdan esen sert rüzgarı biraz olsun önleseydi de seyir hızım azıcık kesilseydi. Yazık ki bu bile gerçekleşmiyordu. Sonunda geminin kaptan köprüsünün hizasına geldim ve direğim köprüye neredeyse teğet geçti. Neyse onu da atlatmıştım, ama şimdi geminin kıç bölümünü geçiştirmem gerekiyordu. Artık tankere çok yakındım ve her an bir çatışma olanağım bulunuyordu. O gergin durumda ve alaca karanlıkta, geminin kıçından gemiyi izleyen küçük bir tekne gördüm. Onlarla geminin arasından geminin dümen suyuna dalıp uskuruna adeta teğet geçerek kendimi önemli bir tehlikeden kurtardım Biraz sonra cep telefonum sürekli çalmaya başlamıştı. Telefonlar Almanya'dan geliyor ve oradaki eş dost bana geçmiş olsun diliyordu. Meğerse geminin arkasındaki tekne TRT'nin çekim teknesiymiş ve TRT-INT aracılığıyla başımdan geçenleri görüntüleyip Batı Avrupa ülkelerinde yayınlamaktaymış. Gelen telefonlardan ve ertesi günkü basından öğrendiğime göre tanker dünyanın en büyük gros tonlu ve uzun gemisiymiş (yanılmıyorsam 360 metre) ve içi tam dolu olarak Romanya'ya sıvı yük taşıyormuş.

Denizcilikte önemli olan, akışkan bir zemin üzerinde yüzdüğünüzü asla unutmayıp, saniyeleri dakikalara hatta belki de saatlere

dönüştürmek yerine onları gerçek ölçüleri içinde değerlendirebilmektir.

RUM ÇIMACININ GASP İDDİASI

Yaz tatilimizi Bodrum'da geçirdiğimiz 2002 yılı ağustosunda, eşim Doç. Karhan Gürkan'la Rodos Adası'na iki günlük bir gemi gezisi yapmaya karar vermiştik. Bodrum Limanı'ndan bir Yunan şirketi tarafından kiralanmış 35 yıllık Rus yapısı bir "howercraft' a" binip yola koyulduk. Rodos'a varınca Yunan sınır polisi, geçen yaz Kıbrıs Türk Kesimi'ne gittiğimiz için Rodos'a girmemize epeyce güçlük çıkardıysa da, bu kuru sıkı karşı koymaları sabırla ve uğraşarak çözebilmiştik.

Akdeniz'in onuncu büyük adası olan Rodos, tarihi bakımdan pek zengin bir Ada. Antik Yunan, Makedonya, Roma, Bizans, Araplar, Selçuklular ve Sen Jan Şövalyeleri sırayla Adaya egemen olmuşlar. Rodos sonunda 1523 yılında Kanuni Sultan Süleyman tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na katılmış ve 1912 yılında İtalyan donanmasınca işgal edilince adadaki 390 yıllık Türk egemenliği bitmiş. İkinci Dünya Savaşı'na kadar İtalyan idaresinde kalan ada bu savaştan sonra Yunanistan'a bırakılmış. Bunun üzerine Türk nüfusu Türkiye'ye göç etmeye başlamış. Günümüzde Rodos kenti ve İstanköy'de iki üç bin Türk yaşıyormuş. Biz Rodos'un zengin ve cıvıl cıvıl renkli ve şarklı çarşısında dolaşırken, özellikle kuyumcular arasında bu insanlara sıkca rastladık ve sohbet ettik. Bir de yine çarşıda yerde bağdaş kurmuş ve adanın önemli bir şarkıcısı olduğunu önündeki kağıda yazmış, kendi özgün CD'lerini satmakta olan bozuk (buzuki) çalan müzisyeni gördük. Kendisinin Türkçe olarak "Üsküdar'a gider iken aldı da bir yağmur, Katibimin setresi uzun eteği çamur" güfteli İstanbul türküsünü çalıp söyleyişine tanık olduk.

Rodos kentinin merkezinde Osmanlı eserlerinden hala ayakta duran (çoğu tahrip edilmiş) cami, türbe, hamam, çeşme, şadırvan, mektep, medrese, vb. arasında gördüklerimizin en önemlileri: Sultan Süleyman'ın kendi adına yaptırdığı cami ile hamam (Bu hamamın erkekler bölümünün kubbesi 13 metre çapında olup adanın en büyüğüdür); Kanuni'nin vezir-i azam-ı Makbul İbrahim Paşa tarafından yaptırılmış İbrahim Paşa Camisi, 1764 yılında Sultan 3. Mustafa tarafından yaptırılmış Sultan Mustafa Camisi ve bence en önemlisi olarak da -böyle diyorum, çünkü kapılarına zincir vurulmuş olduğundan öbürlerinin içlerini gezemedik- 17. Yüzyıl başlarında yaptırılmış Murat Reis Külliyesi'dir (cami, medrese, kitaplık, vb.). Külliyenin kitaplığı, çarşının biraz ilerisinde, kentin en merkezi bir

yerinde bulunuyor. Kapısına "Islamic Library" (İslam Kitaplığı) diye pirinç bir levha yerleştirilmiş. Böyle çözümlenmiş olması herhalde "Türk" sözcüğünün tabu olarak ağıza alınmak istenmeyişinden kaynaklanıyor! Demek ki 450 yıllık dünyanın en uzun barışı olarak kabul edilen "Türk Barışı"nın (La Pax Turca) nimetlerinden yaralanmanın karşılığı bu oluyor?! Zamanın Osmanlı mimarisiyle yapılmış kitaplığa, düzenli ve iyi bakılmış büyükçe bir bahçeden giriliyor. Bahçeye ve binaya bakan, biraz Türkçe konuşan ve sıcaktan neredeyse baygınlık geçirmek üzere olan Karhan'a bir bardak su ikram eden karı kocayla hoşca sohbet ettikten sonra, kitaplığa girdik. Türkiye Cumhuriyeti Milli Eğitim Bakanlığı tarafından finanse edilen kitaplığın içi gerçekten görkemli. Karşı duvarda büyük bir Atatürk resmi yer alıyor. Salonun bir köşesi Rodos'ta 1884-87 yıllarında mutasarrıflık yapmış büyük ozan ve yazar, devlet adamı Namık Kemal'e ayrılmış. Kendisiyle ilgili Türkçe ve İngilizce açıklamalar ve ozanın büyük bir resmi bu köşeye yerleştirilmiş. Öbür duvarlarda ise Rodos'un başka mutasarrıflarının ve idarecilerinin resimleri ve kendileriyle ilgili benzer açıklamalar var. Salonun içindeki camekanlı masalarda Rodos tarihine ait el yazması değerli eserler bulunuyor. Salonun arka bölümü ise el işçiliği bir parmaklıklı camekanla ana salondan ayrılmış. Bu bölmenin üzerinde yine Türkçe ve İngilizce olarak içerde çok değerli el yazmalarının bulunduğu belirtiliyor ve bazılarının haklarında aydınlatıcı bilgi veriliyor. Bunların birkaç tanesi ise açık durumda sergileniyor. Öbürleri raflara yerleştirilmiş olarak uzakta görülebiliyor. İçeri girip kitapları okumak ne yazık ki olanaksız. Çıkışta yan duvarda kitaplığın kurucusuyla ilgili resimler, belgeler ve açıklamalar var. Bu seçkin ve pek değerli kültür yapıtını, yüklüce bir bağışta bulunup, kafamda türlü düşüncelerin karmaşık özlemiyle terk ettik. Dedelerimizin bilgi ve kültüre verdikleri önemden dolayı gurur duydum Yüzlerce gezginin hayranlıkla gezdiği içi serin ve dingin bu taş kitaplıktan, yeniden cehennem gibi bir sıcağa ve kalabalık sokaklara döküldük.

Rodos'un pek canlı ve esaslı limanından aynı "howercraft" ile Bodrum'a dönüyoruz. Teknenin küpeştesine yaslanmış, gözlerim uzakta hızla kaybolmakta olan Rodos'un deniz kenarındaki kalesinin üzerinde dalmış kalmış olarak düşünüyorum: Ailesinin bir bölümü Rodos kökenli olan rahmetli anneciğimin orada kalmış mal, mülk ve arazilerini almak için Ankara'da ne kadar çok uğraşmış, Yunan hükümetinin türlü oyunları sonucunda ne yazık ki hiç birini elde edememiştik.

Sonunda teknemiz Bodrum Limanı'na girip kıçtan kara rıhtıma yanaştı. Teknenin Rum personeli emir almışlar. Seyir sırasında yolcularla kesinlikle konuşmuyorlar. Buna karşın geminin kaptan köşküne çıkmayı, oradaki tüm aygıtları incelemeyi ve birer doğa harikası olan Ege Adaları'nı bir kez de yüksekten gözlemeyi başarmıştım. Rum çımacı halatları bağlamaya uğraşıyor, yanındaki dört-beş Fransız gezgin ise ona sorular soruyor, ancak emre uygun olarak hiçbir yanıt alamıyorlardı. Sonunda halatları bağlama işlemini bitiren çımacı, gezginlere dönüp İngilizce olarak şöyle bir hikmet savurdu:

"Şimdi karaya çıkın da çevredeki Yunan harabelerini gezin. Bakın görün Türkler bizden neler gasp etmişler!"

Yazık ki içinde bulunduğumuz şu barışma sürecinde bile böyle haksız düşmanca düşünceleri içinde besleyen çok sayıda Yunanlı komşumuzun bulunduğunu pek üzülerek gözlüyorum. Bitsin artık bu anlamsız kavga. Bari çocuklarımız mutlu olsunlar!

GELGİT

Kuzey Denizi'nde normal gelgit değerleri, 6 saatte bir günde dört defa deniz yüzeyi yüksekliğindeki ortalama 4-5 metrelik bir değişmedir. Bu değerin zaman zaman 5 metreye kadar çıktığını gözledim. Kayıtlara göre rekor düzeyler bunun bile üzerindedir. Bütün bu değişikliklere neden olan, Newton'un çekim yasasına göre, ayın dünya üzerinde neden olduğu çekim gücüdür. Doğal olarak bu gelgit değerleri zaten çok sığ kıyılara sahip olan Kuzey Denizi kıyı denizciliğini büsbütün güçleştirir. Bu nedenle oralarda suları çok iyi tanımak, deniz haritalarını iyi okumak ve gelgit takvimlerini iyi değerlendirmek çok önemlidir. Yoksa dibe oturmak ya da en azından gelgit nedeniyle akıntıya karşı seyredip zaman kaybetmek kaçınılmaz olur. Almanya'nın Emden Limanı'ndaki marinaya ilk gidişimde akşam vaktiydi. Marina'nın içinde yanaşacağım iskeleden 8-10 metre uzakta ve iskelenin yüzer olmasını düşünerek gelgiti pek hesaba katmıyordum Esasen o zamanlarda Kuzey Denizi'nde yeni olduğumdan -daha önce Hollanda'nın kapalı denizi IJsselmeer'deydim- gelgite tam alışamamıştım. Önceden haber verdiğim liman amiri beni iskelenin üzerinde bekleyecekti. Kendini iskelenin üzerinde gördüğümde telaş içindeydi. Hop oturup hop kalkıyor, bağıra çağıra el kol hareketleriyle acele etmem gerektiğini belirtiyordu.

Aslında Kuzey Denizli bu insanların böyle telaşlandıklarını pek görmemiştim. Mümkün olduğunca soğukkanlılığımı koruyup acele etmemeye gayret gösteriyordum. Liman amiri iskelenin üzerinde ter ter tepiniyor "acele et" diye olmayan saçını başını yoluyordu. Ben ise bu telaşa karşılık inadına yavaş davranıyordum. Birden bir çamur tabana oturduğumu hissettim. Bu anda iskeleye 3-4 metre gibi bir mesafe kalmıştı. Bu kere liman amiri kahkahalarla gülerek benimle dalga geçmeye başlamıştı. Oturduğuma göre yapılacak şey başka işlerle uğraşmak ve suların yine gelmesini beklemekti. Ben de karnım çok acıktığından balık kızartmaya başladım. Doğal olarak nefis balık kokusu çevreye yayıldı. Bunu duyan liman amiri hemen iskelenin kenarına yaklaşıp balık kokusu almış kedi gibi meyus meyus bana bakmaya başlamıştı.

Bunun üzerine kendisine şunları söyledim: "Beni aculluğa zorlamasaydın, iskeleye yanaşırdım ve balığı paylaşırdık. Ama şimdi bolca Kuzey Denizi havası almandan başka yapabileceğin bir şey yok."

Özellikle bir rıhtıma yanaşırken çevreden gelecek her türlü yerli yersiz uyarıya aldırmadan ve soğukkanlılığınızı bozmadan davranmanızı salık veririm!

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

OĞLUM DENİZ'İ YELKENLİYLE UÇAĞA YETİŞTİRDİM

Deniz on üç yaşındayken uçakla İstanbul'dan Düsseldorf'da bulunan annesine gidecekti. Ona bir teklifte bulundum: "Gel seni o zamanki ana limanım olan İstinye'den yelkenliyle Ataköy Marina'ya götüreyim Oradan da taksiyle hava alanına gideriz". Deniz bu öneriyi kabul etti. Her ihtimale karşı dört saat kadar önceden vira ettik. Tam Ortaköy önlerine geldiğimizde Deniz bana -bir çok kez tenbih etmeme karşın- pasaportunu evde unuttuğunu söylemesin mi? Tabii bunu duyunca canım çok sıkılmıştı. Bu durumda ne yapabilirdim? O günlerde evimiz Fenerbahçe'de bulunuyordu ve pasaport orada kalmıştı. Tek çıkar yol Kalamış Marina'ya yanaşıp, Deniz'i teknenin katlanır bisikleti ile eve yollamak ve pasaportunu aldırmaktı. Ancak bu işi yaparken bir saniye kaybetmememiz gerekiyordu. Tek avantajımız günlerden Pazar olduğundan ortalığın nispeten sakin olmasıydı. Nitekim Kalamış Marina'ya yanaştık ve Deniz bisikletle bir koşu koparıp pasaportunu alıp geldi. Orada önemli bir karar vermem gerekiyordu. Acaba kara yolunu mu tercih etmeliydim? Ancak deniz yolunun daha hızlı olacağına karar verdim. Hemen vira edip yola koyulduk. Kuvvetli poyraz yelken-motor seyri yaparken bize yardımcı oluyordu. Bu arada Ataköy Marina'ya telefon ederek, bana bir taksi sağlamalarını ve hatta taksinin marinanın benzincisinin yanındaki rıhtımda bagajı denize dönük ve kapağı açık olarak beni beklemesini rica ettim. Rıhtıma vardığımızda taksici gerçekten tam da istediğim gibi bizi orada bekliyordu. Deniz Almanya'ya kesin dönüş yaptığından, epeyce bavulu vardı. Zaman geçirmeden hepsini taksiye yükledik. Tekneyi rıhtımda bağlı bırakıp, yola koyulduk. Şoför bizi son hızla uçağa yetiştirdi ve Deniz son anda uçağa atladı. Bu öyküden çıkarılacak dersi okuyucuya bırakıyorum!

PAMPANITO'DA SOVYET SAVAŞ GEMİSİ SATIN ALMAYI ÖĞRENDİM

Amerikan Deniz Kuvvetleri 2. Dünya Savaşı'ndan emekliye ayırdığı 156 metrelik Pampanito denizaltısını halka gezdirmek amacıyla San Fransisko rıhtımına yanaştırmıştı. 1997 yılında oradayken tekneyi görünce onu gezmeye karar verdim Geminin hemen yanındaki rıhtımda küçük bir ofiste denizaltıyla ilgili yayınlar ve hatıra eşyaları sergilenmekte ve satılmaktaydı. Oradaki orta yaşlı ilgiliyle sohbete başladık. İlgili sorduğunda İstanbullu olduğumu ve Ataköy Marina'da yelkenlimin bulunduğunu, o marinada her yıl Karadeniz Rallisi adında bir deniz rallisi düzenlendiğini bildirdim. Ayrıca bazı ilgililerin eski bir tekne alıp restore ederek marinamıza ve herkesin yararına bir gezi teknesi kazandırma isteğinde olduklarını söyledim O sırada söz Karadeniz'deki perişan durumda çürümekte olan eski Sovyet donanmasının savaş gemilerine gelmişti. Ofis ilgilisi bana şöyle bir fikir verdi: "Eski Sovyet donanması gemilerini satıyor. Siz onlardan birini satın alıp, kendinize gezi gemisi yapsanıza." Ben de oradaki broşürlerin her şeyiyle çalışır durumda olduğunu bildirdiği Pampanito'yu biraz sonra gezeceğimi, onu beğenmezsem bir Sovyet gemisi almanın söz konusu olabileceğini söylemiştim.

KASABA ÇOCUKLARI BENİ YABANCI GEZGİN SANDI

Anadolu'nun rıhtımlarına ne zaman yanaşacak olursanız, başınıza ilk gelecek işlerden biri yerli çocukların koşarak gelip rıhtımda sıralanıp, tekneyi seyretmeleri, kendilerinin de kaptan olmak istediklerini belirtmeleridir. Bir gün sanırım Gelibolu Limanı'nın rıhtımına yanaştığımda yine koşmuşlar ve teknemi seyrediyorlardı. Ben de kokpitte bir şeylerle uğraşıyor ve bir yandan da çaktırmadan aralarındaki konuşmalarını dinliyordum Biri beni kastederek şöyle diyordu:

"Adama bak. Yabancı olsa gerek. Ama acaba milliyeti nedir?"

Öbür çocuk ise:

"Yahu baksana teknede Türk bayrağı var. Türk olmasın sakın?"

Öbürü hemen şiddetle karşı koyuyordu:

"Olmaz. Tekneyle yalnız dolaşıyor. Mutlaka yabancıdır."

Böylece aralarındaki tartışma sürüp gidiyordu. Sonunda dayanamayıp onlara şöyle dedim:

"Çocuklar arkadaşınızın söylediği doğru. Bakın teknemde Türk bayrağı var. Bu da teknenin bir Türk teknesi olduğunun somut kanıtıdır. Ayrıca gezi tekneciliğinin artık yalnızca yabancıların tekelinde olmadığını bilmeniz gerekir. Bundan sonra bu rıhtımda daha çok Türk tekneleri göreceksiniz" deyince yüzlerindeki şaşkınlığı unutamam.

Bu olay 1990 yılının yazında geçmişti. Umarım artık çocukların, yabancı bayrakla dolaşma yarışındaki Türk gezi teknelerinde Türk

bayrağı göremeyince, kafaları iyice karışmamaktadır!

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

KIRILAN DÜMENİM

1979 yazıydı. Marmaris ve çevresinde turizm endüstrisi yeni kurulmaktaydı. Oranın modern anlamda nitelendirilebilecek ilk ve tek otelinde uluslararası bir mesleki kongre yapılacaktı. Biz de bu kongreye Almanya'dan katılıyorduk. Otelin deniz kıyısındaki kumsalda otel konuklarının kullanabileceği optimistler vardı. Bu optimistler iki gruba ayrılmıştı. İlk gruptakiler eskimiş teknelerdi. İkinci grup ise yeni optimistlerden oluşuyordu. Kongre yorgunluğundan biraz kurtulmak için biraz yelken yapmaya karar verdim Tüm ısrarlarıma karşın kıyıdaki yetkiliden yeni teknelerle yelken yapma izni alamadım. Ilımlı hava koşullarına güvenip çarnaçar eski optimistlerden en eli yüzü düzgünlerinden birine atlayıp Marmaris Koyu'na açıldım. Koyda epeyce dolaşmış ve güney yönünde koyun dışına çıkmıştım Çevrede dolaşmakta olan ufak bir yelkenliden (yolle) başka bir tekne görünmüyordu. Biraz sonra o da görünmez olmuş ve ben ise Keçi Adası'nın batısından güney doğuya doğru inmiştim Güney batı yönünde Rodos Adası hayal meyal görünmeye başlamıştı. Bu sırada "çat" diye bir ses duydum ve dümenin yekesi elimde kalıverdi. Dümen boğazını yakından incelediğimde tahtanın tamamen çürüdüğünü, boğazı teknenin kıç aynasına tespit eden menteşelerin koptuğunu ve peynir gibi çürümüş tahtadan dolayı hiçbir onarım olanağı bulunmadığını gözledim. Rodos'a doğru sürükleniyordum, ancak bu durumda yelkeni mayna edip beklemekten ve dua etmekten başka yapılacak bir şey yoktu. Üstümde çıkarıp sallayacak bir gömleğim bile yoktu. Bu sürüklenme hızıyla Rodos Adası'na varmak birkaç günden az sürmezdi. Bu şiddetli güneşte susuzluğa ve Rodos'a doğru artacak dalgalara bu ufacık tekneyle dayanmam mümkün olacak mıydı? Tüm bu sorulara yanıt bulmaya çalışırken kuzey yönünde ufukta ufak bir yelkenlinin bana doğru gelmekte olduğunu gördüm. Demin 1-2 mil uzakta dolaşan yolle olsa gerekti. Ayağa kalkıp el sallamaya başladım. Yollesiyle hızla yaklaşıp bordaladı. Durumu kısaca anlattım. 1718 yaşlarındaki delikanlı açıklamama şöyle yanıt verdi:

"Bu optimistlerin çürüdüğünü ve dümenimin kırılacağını önceden bildiğini, ancak onu çağırmadığım için daha önce gelmediğini" belirtti. Beni yedeğine alıp kıyıya doğru yelken açtı. Kıyıya gelip beni oraya bıraktı. Tüm ısrarlı çağırmalarıma karşın, sonra görüşürüz diyerek hızla uzaklaştı. Yolda kendisinden ve sonradan başkalarından öğrendiğime göre yeni optimistler yalnızca yabancılara veriliyormuş!

Almanya'dan geldiğimden dolayı çoğu zaman yabancı muamelesi görmeme karşın, bu kez niye öyle sayılmamıştık bunu bir türlü anlayamamıştım! Aslında kendi değerlerini bu denli küçümseyen bir ulus olmamızı anlamak gerçekten olası değil.

KAMERAM VE FRANSIZ FOTOĞRAFÇILAR

Yeşilköy Limanı her zaman söylediğim gibi neresinden bakılırsa bakılsın İstanbul'un en güzel yerlerinden biridir. Bu nedenle oraya sık sık demirler, kıyıda dolaşır, balık, av hayvanları, haşlanmış mısır, keten helvası, vb. şeyler yer İstanbul'u doya doya solurum. Ayrıca bu liman yat parçaları bile bulabileceğiniz pek yakınındaki çarşısıyla ve temiz havasıyla -güneyi deniz, kuzeyi ise Atatürk Havalimanı olduğundan- benim için her zaman çekiciliğini koruyan bir yerdir.

Bir gün sık sık yaptığım gibi, o güzeller güzeli İstanbul'un Yeşilköy Limanı'nda demirlemiştim. Tam demirimi alıp limandan ayrılacağım sırada ülkelerinden yelkenli yatlarıyla ve üç yaşındaki kızlarıyla birlikte gelmiş bir Fransız çiftine rastladık. Bir şeyler sormak istediklerini anlayınca elimizden geldiğince yardımcı olmak için karaya yanaşmış yelkenlilerine iskeleden bordaladım (bir tekneye yanından yanaşmak). Yelkenlilerine kalacak bir yer bulabilmeleri için sordukları sorularını elimden geldiğince yanıtladım Tekne sahibi adam sanat fotoğrafçısıymış. eşi ise iktisatçı. Böyle olduğunu öğrenince adamdan bizim teknenin doğru dürüst bir fotoğrafını çekmesini rica ettim. Severek kabul etti. Çocuklar bir koşu koparıp kamaradan kamera çantamı getirdiler. Adam çantadan çıkan Leica R-8'i eline alınca, inci bulmuş dalgıç gibi hem irkildi hem de coşkulandı. Bu duygularını da açıkça belirtmekten geri kalmadı. Sonra biz bir az açıldık. O fotoğraflarımızı çekti. Kamerayı geri almak için yanaştığımızda mevzun kalibreli çarpıcı sarışın eşi "Meltem & Deniz" ne anlama geliyor diye soruvermesin mi? Artık alıştım. Bunu Batı Avrupalılar hep yapıyor; çünkü biliyorlar ki bizde onlardakinin tersine özel adların çoğu kez bir anlamı vardır ve bu anlamların bir çoğunun, hepimizin parçası olduğumuz doğadan kaynaklanması işe daha da derin ve ince bir boyut katmaktadır. Teknemin adını açıkladığımda, gözlerini Leica'yı gördüklerindekinden çok daha parlak bir beğeni ve coşku kaplamıştı. İkisi birden "ne güzel, ne ince" diye diye teknelerinin güvertesinde dona kaldıklarında, biz vira etmiş (teknenin iplerini çözüp açılmak) ayrılıyorduk. Bu hayranlıkları herhalde bir buçuk yıl kalıp Fransa'daki bir ajans için sanat fotoğrafları çekmek uğruna geldikleri İstanbul'da, ilk öğrendikleri bu iki Türkçe sözcüğün insanı tutkun eden anlamlarından kaynaklanıyordu. Biz uzaklaşıp gözden kaybolana kadar peşimizden hayranlıkla el salladı durdular.

KURTARDIĞIM SÖRFCÜ

Bir gün bir arkadaşımın yelkenlisiyle Marmaris'teki Turunç Koyu'nda demirlemiş, benim kullandığım şişme botla hanımlar ve çocuklar - toplam yedi kişi- kıyıdaki otele çıkıp eğlenmiştik. Teknenin sahibi arkadaşım eski yelkencilerden Erhan Okkaoğlu teknenin sürüklenmesi olanağına karşı ve Amerika'da öğrenim gören oğluna telefon etmek için yelkenlide kalmıştı. Yelkenlide o gün ilk kere tanıdığım ve sesi sedası hiç çıkmayan bir bey de kalmıştı. Eşinin olanca ısrarlarına rağmen şişme bota binmeyi reddetmişti. Kıyıda kaldığımız sürede gözüm hep yelkenlideydi, çünkü hava giderek sertliyor ve gün doğusu koyun dışına doğru şiddetini arttırıyordu. Üç çocuk ve üç kadının bir şeyden haberleri yoktu. Birden 3-4 mil uzakta yatan teknenin yerini hızla değiştirdiğini fark edip herkese derhal şişme bota atlamalarını çünkü yelkenlinin hızla taradığını bildirdim. Hemen havasını epeyce kaybetmiş şişme bota doluştuk. Denizin yüzünde adeta bir köfte gibi yüzen bota son hız verip, yelkenliye yetişmeye çalışıyordum. Ancak hava gittikçe sertleşiyor, yelkenli ise hızla bizden açılıyordu. Yelkenlide ne yelkenlinin sahibinden ne de öbür beyden bir görüntü vardı. Güçlükle yelkenliye kıçından aborda olup çocuk ve kadınları içeri attım. Şişme botu yelkenlinin kıçına bağlayıp içeri girdim. Kokpitteki o bey sessiz sedasız oturuyordu ve sürekli yere bakıyordu. Hızla taradıklarını ve durumdan haberdar olup olmadığını sordum. O korkudan kokpitin taban tahtalarından başka bir yere bakamadığını ve hiçbir şeyden haberi olmadığını söylüyordu. Erhan'ı ise aşağıda uyur durumda buldum. Hemen motoru çalıştırıp tekneye hakim olduktan sonra koydan dışarı çıkmaya başladım O sırada bir başka arkadaşım Mehmet Işık ise yelkenlisiyle, Almanya'dan geldiğimi bildiğinden, “Heil Hitler" işaretleri ve nidalarıyla seslenerek bizi baş tarafımızdan bordalayıp geçip gitti. Tam yelken basacaktım ki iki mil kadar uzakta denizde bir sörf tahtasının yanında bir insan başının yüzmekte olduğunu gözledim O sırada nihayet arkadaşım uyanmış ve kokpite çıkmıştı. Durumdan kendini haberdar ettim Kendinin bana yardımcı olamayacağını ama bunu yalnız yapmayı göze alıyorsam yapabileceğimi bildirdi. Hava iyice sertlemişti. Birimizin dümende durması, diğerinin de adamı kurtarmakla uğraşması en dorusuydu ama bu işi yalnız başıma yapmaya çarnaçar soyunmuştum Adama tüm hızımla yaklaştım Denizin içinde hareketsiz duruyordu. Kurtarmayı yalnız yaptığımdan denizde hareketsiz yatan kişiye baştan yaklaşmak doğru olmasına rağmen, mecburen kıçtan yaklaştım Tabii 5-6 Beaufort hızında esen rüzgarda bu işi becermek oldukça tehlikeliydi. Denizdeki kişiye 2-3 metre kadar yaklaştıktan sonra motoru rölantiye alıp denize

atladım ve hızla meçhul kişiye doğru yüzdüm Kendisi yarım yamalak sörf tahtasına sarılmış ve yarı baygın bir durumdaydı. Adını bile söyleyemedi. Hemen kendisini, sörf tahtası ve direğini bizim yelkenlimize doğru çektim Birbirine bağlı sörf tahtasıyla direği yelkenlimizin vardavelasına bağladıktan sonra meçhul kişinin yelkenliye aktarılması işlemine koyuldum Bana biraz yardımcı olabiliyordu. Kendisini epeyce güçlükle, teknenin kıç merdivenliğinden kokpite ve iskele güvertesine nakledip yan yatar biçimde yatırdım İri yarı bir erkekti. Hiç bir soruya yanıt vermiyordu. Pek fazla su yuttuğunu sanmiyordum. Ancak geçirdiği kuvvetli şok durumunda olduğu anlaşılıyordu; çünkü göz bebekleri ışığa normale yakın yanıt veriyordu ve kusması yoktu. Yalnızca soruları yanıtlayamıyordu. Yapılacak şey kendisini ısıtmak ve bu pozisyonda dinlendirmekti. Isıtma işlemini yakıcı güneş yerine getiriyordu. Öyleyse bekleyecektik. Nitekim yavaş yavaş kendine gelip soruları yanıtlamaya başladı. Sert hava nedeniyle sörfü kontrol edemez duruma gelmiş ve güçsüzlükten bayılmıştı. Nereye gitmek istediğini sorduğumuzda koyun kuzey köşesine kendisini bırakmamızı istedi. Onu karaya bıraktığımızda hepimize çok dua ediyordu. Bu hayır dualar bana daha sonra ölümle burun buruna geldiğim bir çok durumda kuşkusuz pek yararlı olmuştur.

İSTAVRİTLER

Oğlum Deniz ufacıklığından beri etkili ve kuru bir mizaha sahiptir. Tekneyle seyrederken yan iş olarak yapmayı en çok sevdiklerinden biri, balık tutmak idi. On bir yaşındaydı. Bir gün İstanbul Boğazı'nda dolaşırken, küçücük kovası ve balık takımıyla her zamanki gibi yelkenlinin iskele baş omuzluğuna (herhalde solak olduğundan) kurulup, balık tutmaya başladı. kızım Meltem ise aşağıda kuzinede yemek yapmakla ve sofra işleriyle uğraşıyordu. Ben dümendeydim ve görevlerimden birisi de ikisi arasındaki iletişimi sağlamaktı. Artık öğle zamanı yaklaşıyordu ve karınlarımız da iyice acıkmaya başlamıştı, hani. Birden Meltem seslenip, Deniz'in kaç balık tuttuğunu bilmek istediğini, sofrayı ona göre hazırlayacağını sordu. Ben soruyu Deniz'e ilettim. Deniz kovasındaki balıkları sükunetle ve bir bir sayarak, şöylece yanıt verdi: "Yirmi üç istavrit ölü olarak ele geçirilmiştir!"

ESMA SULTAN YALISI'NDA RESİM SERGİSİ

Esma Sultan Yalısı İstanbul Boğazı'nın sayısız yanmış ya da yakılmış değerli yapı ve yalısından biridir. Duvarları taştan yapılmış olduğundan, yangından sonra zarara uğramadan günümüze kadar ayakta kalabilmiş, ender hoyrat zede yapılardandır. Yakın zamandan beri bu yalıda sanat konferansları verilmekte ve görsel sanat etkinlikleri yapılmaktadır. Geceleri de yapılan etkinlikler için ise başarılı ışıklandırma düzeniyle Esma Sultan yalısı etkili bir yapı olarak görev yapmaktadır. Bir akşam oradaki bir resim sergisi ve sanat konferansına davetliydim Dünyanın en güzel yelken revirlerinden biri olan İstanbul'da yelken yaptığım doksanlı yıllarda, deniz kıyısında yapılan sergi, düğün, nişan, vb. etkinliklere mümkün olduğunca yelkenlim ile giderdim O gün de önceden ilgililerden aldığım izine dayanarak "Meltem & Deniz II" ile Esma Sultan Yalısı'nın düzenli yapılmış rıhtımına yanaşıp bağlandım. Çok zaman olduğu gibi yalnızdım. Biraz dinlendikten sonra üzerimi değiştirip tam rıhtıma çıkmaya hazırlandığım sırada, gazeteci olduklarını sandığım iki kişinin omuzlarındaki büyük kameralarıyla bana doğru geldiklerini gördüm. Rıhtıma çıkmayıp teknede kalmayı yeğledim. Kim olduğumu öğrendikten sonra hangi nedenle rıhtıma yelkenliyle yanaştığımı sordular. Ancak üzerimdeki akşam yemeği giysimden nedeni az çok tahmin ettiklerini sezinledim Soruyu şöyle yanıtladım:

"Deniz kıyısındaki etkinliklere olabildiğince yelkenliyle giderim. Böylece hem spor yapmış oluyorum, hem de değişiklik oluyor" deyince bunu çok ilginç bulup fotoğraflarımı ve televizyon için filmimi çekmeye koyuldular. Film çekme işlemleri son bulunca beni konuyla ilgili olarak biraz daha soruşturdular. Bu kez soru sorma sırası bana gelmişti. Dedim ki: "Siz gazeteciler bir haberde herhangi bir sansasyonel habercilik yönü görmezseniz, onu haber yapmak için girişimde bulunmazsınız. Sırtını denize dönük oturan bir ülkede bunda ne gibi bir haber değeri görüyorsunuz ki poz poz fotoğraflarımı çekiyorsunuz?"

Yine de haber ertesi gün televizyonda yayınlanmış; ama ne kadar ilgi gördü orası bilinmez. Kaldı ki herkes benim gibi davranacak olsaydı, canım İstanbul'un rıhtımlarının da hınca hınç dolması gerekirdi.

Aslında buna hiç gerek yok. Neden mi? Bırakın da bari rıhtımları biraz dingin kalsın!

YELKEN EHLİYETİ YAPARKEN YELKENLİ DEVİRME ZORUNLUĞU

Üç yelken ehliyetimden birini İspanya'nın Marbella kıyılarında bir Alman okulunda yapmıştım. Orada Wolfgang adında deli derecesinde disipline meraklı, bir yelken öğretmenimiz vardı. Bizi adeta pestile döndürürdü. Elindeki Alman yönetmeliğine göre ise, yelkenli ehliyeti yapan herkesin sınavın uygulamalı bölümünde tekneyi iki kere devirip düzeltmesi gerekiyordu. Ehliyeti benim gibi çok genç bir Alman Arkadaşımla birlikte bir dragonla yapıyorduk. Tekneyi birinci devirmemizde Wolfgang bizimle birlikteydi ve hava oldukça ılımlıydı. Devirdiğimiz tekneyi üç kişi kolayca düzelttik. Ehliyet programının son gününde ise ikinci devirmeyi yapmamız gerekiyordu. Wolfgang bize bundan kaçınmamızın olası olmadığını ve bunu yapmadığımız takdirde çoktan hak ettiğimiz ehliyeti bize vermeyeceğini kesinlikle belirtmişti. Ancak hepimiz biliriz, Akdeniz'in sağı solu olmaz. O gün rüzgar birden 5-6 Beaufort esmeye başladı. Bunun üzerine ben Wolfgang'a gidip bu koşullarda açık denizde tekneyi devirmenin pek doğru olmayacağını ve istisnai olarak yönetmeliğin bu maddesini uygulamamasını istedim; ancak kesinlikle kabul ettiremedim

Genç arkadaşım Peter'le dragonumuzla Akdeniz'e açıldık. Yolda rüzgar 7 Beaufort'u buldu. Koşullar gerçekten olumsuzdu. Peter'e bu durumda tekneyi devirmenin çok tehlikeli olacağını ısrarla belirtmeme rağmen, Peter bunu Wolfgang'a kabul ettiremeyeceğimizi, tekneyi devirmediğimizi kesinlikle fark edeceğini ve bize ehliyeti asla vermeyeceğini belirtti. Bunu çarnaçar kabul ettim ve tekneyi devirdik. Beklediğim gibi başımız da böylece belaya girmiş oldu. Nasıl olduysa o herc-ü merç içersinde başım ana yelken mandarıyla direk arasına sıkıştı. Tekne 180 derecelik normal dönüşünü bir dakika gibi bir sürede tamamlarken tüm uğraşlarıma rağmen başımı bu kapandan bir türlü kurtaramıyordum. Bir yandan ise nefesim ve gücüm tükenmekteydi. Tekne tam tersine dikledikten sonra epeyce debelendim. Mandar güç bileşkelerinin etkisiyle eni konu gerilmişti. Gücüm onu gevşetmeye bir türlü yetmiyordu, ama sonunda can havliyle bunu başardım. Su yüzüne çıkınca arayıp Peter'i buldum. Sonradan anlattığına göre dalarak beni epeyce aramış ama bulamamış. Aramızda anlaştık. Geçirdiğim şoktan ve bitkinlikten dolayı bir süre

teknenin karinasının üzerinde yatıp dinlenmem gerekiyordu; ancak şiddetli dalgalardan dolayı bunu bile yapamadım. Hemen tekneyi düzeltmeye koyulduk. Ancak şiddetli rüzgar nedeniyle bunu bir türlü başaramıyorduk. Tekneyi biraz ayağa diksek rüzgar bir yaprak gibi gene denizin yüzüne çarpıveriyordu.

Bir saatten fazla boğuştuktan sonra dragonu dikip içine atlamayı başardık. Karaya döndüğümüzde Wolfgang bizi sahilde bekliyordu. Teknenin üzerindeki ipuçlarından tekneyi devirip devirmediğimizi iyice inceleyip devirdiğimize inandıktan sonra, bizi kutlayıp ehliyetlerimizi verdi. Bunun üzerine kendimi tutamayıp Wolfgang'a şunları söylemiştim:

"Bu ehliyetleri kağıt yerine su geçirmez bir materyalden yaptırtsaydın, denizin dibinde verme olanağın da olurdu. Ama çok şükür kendi çabalarımız sayesinde buna gerek kalmadı!"

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.

SONSÖZ

Bu kitapçığı yazmaktaki asıl amacımın okurlara deniz ve denizcilik sevgisini aşılamak olduğunu daha önce de bildirmiştim. Adeta iki büyük yarım adadan (Anadolu ve Trakya) oluşan, yani altı yanı denizlerle çevrili Türkiye'nin insanlarının denizci olmamaları sağduyuya aykırıdır. Avrupa'da hiç denizi olmayan Avusturya gibi bazı ülkelerin ticaret filoları ve hatta donanmalarının bulunması, bu savı daha da güçlendirir. Türkiye'nin geleceğinin gerek ticaret, gerek ekonomi ve gerekse stratejik yönlerden denizlerde yattığını görememek, sanırım körlükten de öte bir gaflet olsa gerektir. Ama nedense insanımız son on yıllara kadar bu sava karşı epeyce direnmiştir. Bunu söylerken Akdeniz'i bir Türk gölü durumuna getiren Piri Reis'leri, Barbaros Hayrettin Paşa'ları, Cezayirli Hasan Paşa'ları, Turgut Reis'leri, Seydi Ali Reis'leri, vb. büyük Türk amirallerinin tarihi denizcilik başarılarını doğal olarak unutmuyorum. Ancak sevinerek görmekteyim ki Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama ve gerileme devirlerinde baş gösteren ve giderek artan bu direnç, günümüzde her gün kırılmakta, artık Türkiye'de de insanlar gittikçe beş yüz yıl önce olduğu gibi coğrafi konum olarak iç içe bulunduğumuz denizlere gereken ilgiyi göstermektedirler. Örneğin Türkiye gençliğimdeki sayıyla karşılaştırılamayacak kadar çok özel tekneye, marinaya ve limana sahiptir. Aynı sayı farkı donanma ve ticaret filolarındaki gemi sayısında da açıkça görülmektedir. Bu artmaların katlanarak büyümesi ve insanlarımızın denizle daha çok barışmaları, en büyük temennilerimizden biridir. Bence bu yol çoktan açılmıştır ve önümüzde çığ gibi büyüyecek bir gelecek gözükmektedir. Bunun en açık göstergelerini çok genç nüfusumuzda bulmak olasıdır. Türkiye'de kiminle konuşsam -özellikle gençler arasında- bir deniz sevgisi ve arzusunun belirtilerini her zaman gözlüyorum Türk insanı artık Barbaros Hayrettin Paşa'nın dediği gibi: "Denizlere hakim olan, cihana hakim olur" sözünün önemini iyice kavramıştır. Bu önemli sözdeki "hakim olmanın" yalnızca askeri güç olarak değil, ticari, toplumsal, ekonomik, kültürel, vb. birçok bakımdan dünyaya açılmak olduğunun iyice farkına varmıştır. Bunun sonucu olarak da çevresindeki ufak da olsa bir çok denizci ülkeyi hiç olmazsa askeri donanmasıyla fersah fersah geride bırakmıştır. Bunu yalnızca kaynaklardan okuduklarıma dayanarak değil, o ülkelere yaptığım deniz gezilerimde de kişisel olarak gözlüyorum. Deniz taşımacılığının öbür tüm taşımacılıklardan daha ucuz ve rantabl olduğu, işin uzmanlarınca kabul edilmektedir. Tüm dünya ülkeleri deniz ticaret filolarını büyütmek için en büyük harcamaları yapmaktadırlar. Türkiye'de de Osmanlı İmparatorluğunda

olduğu gibi (Bahriye Nezareti) bir Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması çok uzak görünmemektedir. Esasen en sonunda Türkiye Cumhuriyeti'nde de bir Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuş ve radarla Boğazlar'ın trafiğinin kontrolü vb. çok yararlı ve önemli hizmetleri gerçekleştirmiştir. Öte yandan Türkiye'deki deniz haritaları ve deniz fenerleri, çakarları ve trafik işaretlerindeki birçok iyileştirmelerin gerçekleştirilmesi ise, yapılması gereken önemli işler arasındadır. Bunlardan bu kitabın yaşanmış denizcilik gezilerimiz bölümünde (bkz. "İstanbul/Kalamış'tan İzmir/Çeşme'ye Gidip Dönüş" ve "Bodrum'dan İstanbul'a" adlı geziler) uygulamaya dayanarak ve özellikle vurgulanarak yeri geldikçe söz edilmiştir.

Tekneciliğin fiziksel, bilgisel ve kültürel eğiticiliğinin ne denli yararlı olduğu üzerinde bu kitabın çeşitli bölümlerinde durulmuştur (bkz. "Tekne Adları Üzerine Söyleniş", "Yengeç", "Çocuk Edinmek", "Denizin Tokatları Zevk İçin Yenmez" ve "En Öğretici Okul Denizdir" gibi yaşanmış öykülerimiz). Kitabın asıl amacı olan deniz sevgisini aşılamak isteyişimin altında ise, tekneciliğin işte bu vaz geçilmez derecede sağlıklı eğitici yanı yatmaktadır. Dünyada gelişmiş hiçbir ulus bilmiyorum ki, denizciliğin bu yönünü görmemezlikten gelsin. Buna çok sayıda örnek vermek olasıdır.

Öyleyse amaç hep birlikte el ele verip, ulusal değerlerimizi de yanımıza alarak (bkz. "Tekne Adları Üzerine Söyleniş"), dünya denizlerine daha çok egemen olmaya doğru, her geçen gün daha kararlı ve yoğun biçimde yelken açmaktır. Kuşkusuz bu amaç Türkiye'ye ekonomik, askeri, sosyal, kültürel ve sportif bakımlardan çok büyük getiriler sağlayacak, ülke kalkınmasında en köklü etmen olacaktır.

Bence yüce ozan Nazım Hikmet'in "Kurtuluş Savaşı Destanı"nda dediği gibi:

"Dörtnala gelip

Uzak Asya'dan

Akdeniz'e bir kısrak başı gibi uzanan

Bu memleket bizim."

Ülkemizin olumlu geleceği, bu kısrak başının içinde yüzdüğü denizlerde yatar. Bu ülkenin üstünde yaşayan genç nüfusun, o başın içinde yüzdüğü denizlerin koşullarını iyice tanıyıp, onlara tam anlamıyla egemen olması, bu coğrafyanın insanlarını en engin ve zengin ufuklara taşıyacak en önemli etmendir. Buna kesinlikle inanıyorum.

Melteminiz esen, deniziniz sevecen olsun.